

№5 (875) Май 2004

Обзор отличный!

За рулем



стр. 78



«ВОЛГА», «ОДА», «ЛАДА»
В ПРОБЕГЕ ПО СТРАНЕ
стр. 180

РЕБЕНОК РЯДОМ

ПРЕЗЕНТАЦИЯ
VOLVO V50

68

ЗНАКОМСТВО
FIAT IDEA, OPEL MERIVA

104



ПРАКТИЧНАЯ КРАСОТКА

ALFA ROMEO GT

стр. 54

МОТОЦИКЛЫ
ДВУХКОЛЕСНЫЕ СЕНСАЦИИ

122

ВЫБОР
RENAULT MEGANE II

139

БЕЗОПАСНОСТЬ
ПУСТЬ МЕНЯ ЭВАКУИРУЮТ

164

ОПЫТ
«ШЕВРОЛЕ-НИВА»
ПОЛОВИНА РЕСУРСА

186



MITSUBISHI LANCER
TOYOTA COROLLA

НОВИЧКИ стр. 58
В РЕДАКЦИИ

ISSN 0321-4249



05

9 770321 424045

>



ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

ВСЕ СООБЩЕНИЯ О ПОСЛЕДНИХ СОБЫТИЯХ В МИРЕ МОТОРОВ ВЫ УЗНАЕТЕ ОТ ЖУРНАЛИСТОВ – ИМ ПЕРВЫМ ПОПАДАЮТ В РУКИ САМЫЕ ПОСЛЕДНИЕ НОВИНКИ АВТОЗАВОДОВ. НА ЭТОТ РАЗ МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ВАМ ОПЕРЕДИТЬ ИХ – ЗАНЯТЬ МЕСТО ЗА РУЛЕМ ПОСЛЕДНЕЙ, НОВЕЙШЕЙ МОДЕЛИ И ОПРОБОВАТЬ ЕЕ ЕЩЕ ДО ОФИЦИАЛЬНОЙ ПРЕЗЕНТАЦИИ. КАК ЭТО СДЕЛАТЬ? ЧИТАЙТЕ В ЭТОМ НОМЕРЕ НА С. 214 «НАБИРАЕМ «КОМАНДУ МЕНТЫ»!

ЖЕЛАЮ УСПЕХА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬШИХ

Меньших

В МАРТЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 254 181 ЧЕЛОВЕК.

В первую среду каждого месяца с 10 до 19 часов вы можете обратиться в редакцию через Интернет (<http://www.zr.ru>) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.

СВЕТ И ШИНЫ ПРОТИВ АВАРИЙ
Законотворческое Собрание Санкт-Петербурга рассматривает возможность обращения к Правительству РФ с предложением узаконить использование ближнего света днем и применение зимних шин с 1 декабря по 1 марта. Какова ваша точка зрения?

И. Б. МАТВЕЕВ,
депутат ЗС Санкт-Петербурга

Включать ближний свет днем мы призываем не первый год, аргументы излагали неоднократно. Главный – автомобиль с включенными днем фарами лучше заметен, как следствие – снижается аварийность. Однако просто ввести пункт Правил об обязательном включении ближнего света недостаточно. В Скандинавии, Канаде автомобили оборудованы устройствами, автоматически включающими фары с поворотом ключа зажигания, при этом электроэнергия расходуется экономно. Иными словами, автомобилистам надо предложить средства, которые помогут реализовать требования Правил. Хотя отметить, что и включение штатных фар днем принесет очевидную пользу, не вызывая при этом у исправного автомобиля технических неурядиц.

С шинами несколько сложнее. В целом идея очень хорошая. Зимняя шина выигрывает у обычной по всем параметрам (по данным наших тестов, например, на скольком покрытии тормозной путь сокращается на 30%!)). Но вопрос в другом: зимними, всесезонными, дорожными называют шины производитель. Между тем иные всесезонные российские шины ведут себя на заснеженной дороге даже лучше настоящих зимних «европейцев». Так что сначала нужно ввести четкое разделение шин по категориям.

Вопросы сложные, но решать их во имя безопасности просто необходимо. Отрадно, что поднимают их законодатели. Мы, со своей стороны, будем и дальше поддерживать такие начинания, «лоббировать» безопасность движения.

РЕФОРМА, МЫ И «КАК БЫ»

Как вы думаете, поможет ли административная реформа нам, автомобилистам? Скажем, лучше станут наши дороги и наши автомобили, меньше будет претензий к работе ГАИ?

Ф. ПЕТРОВЧЕНКО

Очень на это надеюсь, хотя, с точки зрения, что происходит (степень как объявлена реформа, что образуживает. Например, в Ростове-на-Дону теперь это ведомство, с которым – ЗР хорошие деловые отношения, называется Федеральным дорожным агентством) рапортуе

нием правительства назначен новый директор, но прежние руководители от занимаемых должностей не освобождены – у агентства нет структуры. Хуже всего, что второй месяц как прекратилось финансирование всего дорожного строительства. «Что делать, куда и к кому идти со своими проблемами – даже не представляю», – рассказывал мне руководитель крупной дорожно-строительной фирмы. – У нас самое горячее время – весна. Не сделаем задел – считай, весь год пропал!». К сожалению, по моим сведениям, такая же неразбериха царит и в других ведомствах – Таможенном комитете, Главном управлении ГИБДД...

С легкой руки наших чиновников стало модным употреблять в разговоре «как бы». Недавно задумался. Может, это не просто словечко-паразит, а примета нашего времени. Очень легко что-то обещать, добавляя к этому «как бы» – и уже никому ты не обязан. Не случилось – и все тут.

Хотелось бы, чтобы реформа случилась и пошла на пользу всем, кто за рулем, кто строит автомобили, дороги, следит за безопасностью... Безо всяких «как бы».

МЕРИЛО ОЦЕНКИ

Считаете ли вы, что деятельность руководителей ГАИ пора оценивать по реальной годовой статистике ДТП с тяжкими и особо тяжкими последствиями? Если они растут – предупредить. Вновь выросли – вон со службы! И так сверху донизу, от ГУ ГАИ МВД России до глав районных отделений. Тогда, быть может, они займутся наконец делом?

ИЛЬЯ

Ваше предложение абсолютно правильно. Деятельность любого работника всегда и везде должна оцениваться по результатам его труда. Рабочего-браковщика нужно увольнять, как и директора, развалившего предприятие. То же касается и сотрудников ГИБДД: от сержанта, который никак не наведет порядок на своем перекрестке, до генерала в большом кабинете, не способного уменьшить рост аварийности. Как обстоят дела у нас – все мы прекрасно знаем. Безопасность движения – проблема не одной ГИБДД, но с нее особый спрос, поскольку промахи и бездельность оборачиваются здесь трагедией и жертвами. А мы помним статистику, ведь эти трагедии растут.

Уже тогда, когда сменилось руководство ГУ ГИБДД, какими критериями оно пользовалось при оценке работы своих подчиненных и как будут оценивать работу самого руководства этого подразделения МВД, сейчас сказать сложно.



26 ШЕСТЬ ЦИЛИНДРОВ, «АВТОМАТ» И ВСЕ ВЕДУЩИЕ



36 ПОЕЗД ДАЛЬШЕ НЕ ПОЙДЕТ



44 ГОРОСКОП ДЛЯ «АСТРЫ»

АКТУАЛЬНО

- 3 В ПЕРВУЮ СРЕДУ
- 6 НОВОСТИ АВТОМИРА
- 20 РАСКРЫТЬ ПОТЕНЦИАЛ
«КРАЙСЛЕРА»
Интервью с Д.Цетше
- 22 БЕРЕГИСЬ: КОНТРАБАНДА!
Незаконный ввоз автомобилей

ТЕХНИКА

- 26 ДАЛЬНИЕ РОДСТВЕННИКИ
BMW-X3, «Лексус-RX300», «Ленд-Ровер
Фрилендер»
- 36 ПОСЛЕДНИЙ ОТПУСК
Краш-тест легкового автопоезда
- 44 «АСТРА» ЛОГИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ
«Опель-Астра» третьего поколения
- 50 ОПИУМ ДЛЯ НАРОДА
«Фольксваген-Фазтон Лонг»
- 54 БЕЛЛА «АЛЬФА!»
«Альфа-Ромео GT»
- 58 ЯПОНСКИЙ СИНДРОМ
«Мицубиси-Лансер» – «Тойота-
Королла»
- 68 НОВЫЙ «ВОЛЬВО» ДЛЯ СТАРОГО
СВЕТА
Универсал «Вольво-V50»
- 72 ВСТРЕЧА НА СВЕЖЕМ ВОЗДУХЕ
Родстеры «Опель-Тигра» – MG TF
- 78 СПОКОЙНОЙ ЖИЗНИ, МАЛЫШИ!
Безопасность детей в автомобиле
- 84 ПЕРЕДАЧА НА ЗАВТРА
BA3-2110 с автоматическими
трансмиссиями
- 88 СИДИТЕ, РАЗЛАГАЕТЕ МОЛЕКУЛЫ
НА АТОМЫ
Молекулярные технологии
в автомобиле
- 92 «МИШЛЕН» СЕКРЕТНЫЙ
И ОТКРЫТЫЙ
Рассказ об испытательном центре
- 96 ВЫЖИМАЮЩИЙ ВЕТЕР
Пробег на «КИА-Карнавал»
- 104 БЕЗ СКИДОК НА РАЗМЕР
«Опель-Мерива» – «ФИАТ-Идея»



- 112 ЧЕШИРСКИЙ КТО?
«Бентли-Континенталь GT»
- 114 КРУГОВАЯ ПАНОРАМА
Колеса из легких сплавов
- 118 НЕ КЛЮЧОМ, ТАК КАТАНЬЕМ
Автомобили-эвакуаторы
- 122 БОЛЬШАЯ ЛЮБОВЬ
Обзор новых мотоциклов

- 126 **ЕСТЬ СКАМЕЕЧКА НА НЕВСКОМ...**
Автобус «Скания» из Санкт-Петербурга
- 130 **КОРОНА «ФОРДОВСКОЙ» ИМПЕРИИ**
Концепт «Линкольн-Марк Х»
- 132 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**
- 136 **БОРЬБА НЕРАВНЫХ**
Универсалы ВАЗ-2104 и ВАЗ-2111
- 142 **ОКНА В БУДУЩЕЕ**
Операционные системы для автомобилей

РЫНОК И СЕРВИС

- 144 **ПОСЛЕДНИЙ ШАНС «МОСКВИЧ»?**
Ситуация на столичном заводе
- 146 **КОГДА ЖЕ ПОМОЛОДЕЕМ?**
Парк грузовиков и автобусов
- 148 **НОВОСТИ ДИЛЕРОВ**
- 150 **А ПО ВЕСНЕ ОНИ ДОРОЖЕ**
Динамика цен



- 152 **«ТАВРИЯ» ВЕРНУЛАСЬ...**
Украинские машины в России
- 154 **ПРОДАВЕЦ ВОЗДУХА: НИТЕВОЙ ИЛИ ПЛЕНОЧНЫЙ?**
Экспертиза датчиков расхода
- 156 **МОКРОЕ ДЕЛО**
Механизированные мойки
- 158 **ЭМИГРАНТ ТРЕТЬЕЙ ВОЛНЫ**
Покупаем седан «Рено-Меган II»

СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

- 164 **ХОТИМ В ТЮРЬМУ!**
Принудительная эвакуация
- 168 **ЕЩЕ ГОД ВОЙНЫ**
Статистика аварийности в РФ
- 172 **ОТВЕТЫ ГИБДД**
- 174 **ЭКЗАМЕН НА ДОМУ**
- 176 **ВАРИАНТЫ «АВТОЗАЩИТЫ»**
Новая услуга «Росгосстраха»
- 178 **ДЕЛО ОБ УПАВШЕЙ КОЛОННЕ**

АВТОКЛУБ

- 180 **НАША МАРКА НЕ СДАЕТСЯ**
«Волга», «Ода» и «Лада» идут в пробег по России
- 186 **ПРАЗДНИК НЕПТУНА**
«Шевроле-Нива» после 45 тыс. км
- 190 **АМЕРИКЕ РОССИЯ ПОДАРИЛА ВЕЗДЕХОД...**
Качество «Шевроле-Нивы»
- 192 **ПОЛЕТ ШМЕЛЯ И ПОЛГАРАНТИИ**
«Дэу-Матиз» после 50 тыс. км

- 194 **ЛОЖКА К ОБЕДУ**
Диагностика бензонасоса и форсунок
- 196 **ЕВРОСАРАЙ**
Доводим ВАЗ-2104
- 198 **МЕХАНИЧЕСКАЯ СИМФОНΙΑ**
Определяем источники шума
- 200 **СПЕЦНАЗ ВЫРУЧИТ!**
Клей для сложных работ
- 202 **ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ ЗАВОДОВ**
- 204 **НАШ КОНКУРС**
- 206 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**
- 208 **СТУПЕНИ ЭВОЛЮЦИИ**
Форсируем «Мицубиси-Лансер Эволюшн»
- 213 **НАБИРАЕМ «КОМАНДУ МЕЧТЫ»!**
Игра по-крупному
- 218 **НАМ ПИШУТ И СНИМАЮТ**
- 220 **ИМПЕРСКИЕ АМЕБЦИИ**
«Шкода-Октавия» в деталях
- 226 **ЗАБЫТАЯ АВТОКОЛОННА**
Редкие машины Великой Отечественной
- 230 **АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ**
- 233 **ЖЕНСКИЙ ВЗГЛЯД**
- 238 **ВСЕ СВОЕ ВЕЗУ С СОБОЙ**
Из Москвы в Испанию на кемпере
- 242 **АФРИКА В ДМИТРОВЕ**
Журналисты ЮАР в гостях у «За рулем»

СПОРТ

- 244 **ПОМЕРИМСЯ ШИНАМИ?**
Формула 1
- 248 **СПОРТИВНЫЕ ВЕСТИ ОТОВСЮДУ**
- 250 **ВАСИЛЬЕВ, ФОМЕНКО И «ФРАЙЗИНГЕР»**
Чемпионат Гран Туризмо
- 252 **САПОГИ-СКОРОХОДЫ**
УАЗ для кросса и рейдов
- 256 **МЫЛЬНИЦЫ ИЗ ГУДВУДА**
Гошки безмоторных экипажей

260 ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»**АВТОМОБИЛИ НОМЕРА**

- 54 «Альфа-Ромео GT»
- 112 «Бентли-Континенталь GT»
- 26 БМВ-Х3, «Лексус-RX300», «Ленд-Ровер Фрилендер»
- 136 ВАЗ-2104, ВАЗ-2111
- 84 ВАЗ-2110 с «автоматом»
- 180 «Волга», «Лада», «Ода»
- 68 «Вольво-V50»
- 192 «Дэу-Матиз»
- 96 «КИА-Карнавал»
- 72 MG TF, «Опель-Тигра»
- 58 «Мицубиси-Лансер», «Тойота-Королла»
- 44 «Опель-Астра»
- 158 «Рено-Меган II» седан
- 126 «Скания-Омни Лайн»
- 152 «Таврия-Славута»
- 104 «ФИАТ-Идея», «Опель-Мерива»
- 50 «Фольксваген-Фазтон Лонг»
- 186, 190 «Шевроле-Нива»

**190 ПЛОХАЯ НАСЛЕДСТВЕННОСТЬ****208 О ТЮНИНГЕ ВСЕРЬЕЗ****223 ЖЕНСКАЯ ЛОГИКА «ВОЛЬВО»****256 ПОД ГОРКУ – С ВЕТЕРКОМ!**

КЛАССИЧЕСКАЯ «ЕДИНИЦА»



BMW 116i

■ Двигатель — бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4х16х1598 см³; мощность — 85 кВт/115 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент — 150 Н·м при 4300 об/мин.

■ Трансмиссия — заднеприводная; коробка передач — механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов — 5-местный 5-дверный; база — 2660 мм; длина — 4230 мм; объем багажника — 330/1150 л, коэффициент аэродинамического сопротивления $C_x = 0,29$.

■ Максимальная скорость — 200 км/ч; разгон до 100 км/ч — 10,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле — 7,5 л/100 км.

Предсказанное свершилось (ЗР, 2004, № 1)! Осенью на суд потребителей выкатят БМВ первой серии — автомобиль классической компоновки, который будет конкурировать с «Фольксвагеном-Гольфом» и «Опелем-Астрой».

Дизайнеры сделали все, чтобы с первого взгляда было ясно: перед вами продукт баварского концерна. Хотя он на целых 240 мм короче «трешки», весьма значительная база обеспечит достаточный комфорт пяти пассажирам с 330 л багажника. Согласно девизу фирмы, езда на БМВ, независимо от размеров, должна доставлять удовольствие. Ради этого разработчикам пришлось немало поломать голову.



Сложная пятирычажная задняя подвеска, электронная блокировка дифференциала, система динамической стабилизации DSC позволили добиться, по утверждению фирмы, великолепной управляемости.

Энерговооруженность компакта на высоте. Скажем, на версии «120i» будет стоять 163-сильный дизель, развивающий крутящий момент 340 Н·м. Это — не самый дешевый, зато самый скоростной

(220 км/ч) и экономичный (в среднем 5,7 л/100 км) вариант.

Многие опции знакомы поклонникам БМВ по машинам старших серий. При желании можно будет пользоваться системой iDrive, покомандовать голосом, пообщаться с Интернетом. Публичная премьера обещана на Парижском салоне, поэтому технические характеристики пока не слишком полны. Зато фото уже не шпиконские, а официальные.

ФИНИТА ЛЯ «ДЕВЯТКА»

Вслед за «восьмеркой» ВАЗ прекратил выпуск и «девятки». Пока еще сходит с конвейера ВАЗ-21099, но и его вскоре сменит ВАЗ-2115. Выпущенная же тиражом около полутора миллионов «девятка» окончательно уступила место ВАЗ-2114.

Как утверждают представители завода, автомобили семейства «Самара-2» уже обогнали предшественников по количеству заявок от дилеров. Впрочем, ВАЗ-21093 еще можно будет найти врезкопспортном варианте с Украины.



ГЛОБАЛЬНЫЙ КРИЗИС

Так назвал гибель миллионов людей в ДТП Генеральный секретарь ООН Кофи Аннан.

В конце марта в рамках недели безопасности дорожного движения, объявленной ЕЭК ООН, в Москве прошел крупный стол «Сохраним жизнь и здоровье участников дорожного движения». В нем приняли участие известные политики, деятели культуры и искусства, представители православной церкви. Что ж, наверно, пришла пора всем миром разрешать «глобальный кризис» — никто не может оставаться в стороне — на дорогах гибнут сотни тысяч.

«ФАНТОМ» НА КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ

В год, когда отмечается столетие марки «Роллс-Ройс», фирма объявила о выходе на российский рынок. Началось с открытия экспозиции в Государственном историческом музее на Красной площади, где рядом поместили два «Роллс-Ройса» — автомобиль В. И. Ленина и новейший «Фантом». Последний можно здесь купить: выложить за роскошный лимузин 514 тыс. евро, подождать не-



сколько месяцев, да и то если повезет, попасть в число 24 счастливых. Именно столько «фантомов» будет продано в России в 2004 году. Для особых ценителей марки предложат еще тридцать пять в эксклюзивном исполнении, приуроченном к юбилею фирмы.



ТУРИНСКАЯ «МУЗА»

Этого поэтического имени темперamentные итальянцы удостоили новый компактный взн фирмы «Лянча», который, по их утверждению, «является концентрированным выражением богатства содержания». Создатели «Музы» попытались сложить аэродинамику, элагантность, вместительность, комфорт и безопасность в очень небольшом автомобиле, построенном на основе модели «Ипсилон».

Под капотом будут как бензиновые, так и дизельные моторы, в том числе 1,9-литровый дизель семейства «Мультиджет». Для автоматизированной коробки передач с возможностью ручного переключения придумали оригинальное название: D.F.N. — Dolce Far Niente, что можно перевести с итальянского как «спладное безделье».



В отделке интерьера помимо добротной материи, кожи, дерева использовали... слоновую кость. Сиденья со множеством регулировок имеют специальное положение для релаксации. Каждое можно передвигать и складывать независимо друг от друга.

LANCIA MUSA

■ Двигатель — бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4х16х1368 см³; мощность — 70 кВт/95 л.с. при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент — 128 Н·м при 4500 об/мин.

■ Трансмиссия — переднеприводная; коробка передач — автоматизированная 5-ступенчатая.

■ Кузов — 5-местный 5-дверный; габарит (длина х ширина х высота) — ок. 4000х1700х1660 мм.



Расслабившись, невольно обратившись взор к небу и увидившись проплывающие облака через огромные «окна» в крыше. А спустившись на землю, обнаружив 21 укромное местечко для всякой нужной в дороге утвари. Современные «Музы» не только обаятельны, но и практичны.

■ На ежегодной церемонии награждения компаний, чьи товары получили почетное звание «Народная марка», среди лауреатов была отмечена и компания «Лукойл». Второй год подряд она стала лучшей в номинации «Моторное масло». Победителей определяли по результатам обработки сотен тысяч анкет, собранных по стране в течение года.

■ Согласно опросу, проведенному организацией ДЕКРА, 49,1% немецких водителей регулярно попадает в пробки как минимум по



разу в день. Казалось бы, нам остается им только посочувствовать, но... 61,4% теряют в заторах около часа в неделю! Получается, что сочувствовать должны не мы, а нам — жителям крупных городов России.

■ В Екатеринбурге число ДТП за год возросло в 1,5 раза, и одной из причин этого сотрудники ГАИ города называют наружную рекламу. По их мнению, водители меньше обращают внимания на дорожные знаки и светофоры, чем на рекламные щиты и пламенные экраны, наполняющие бюджет города. За рекламу горой чиновники — они отказываются перемещать ее в безопасные места.

■ Ученые французского института нефти (IFP) разработали процесс непосредственного впрыска дизельного топлива под острым углом (NADI) = Narrow Angle Direct Injection, при котором резко снижается количество сажи и окислов азота в выхлопе. Новый процесс столь же эффективен, как и раньше, то есть экологический выигрыш не привел ни к каким потерям.

В ПРОДАЖЕ ЖЕРЕБЦЫ ИЗ МАРАНЕЛЛО

Группа «Феррари-Мазерати» начинает продажи своих именитых моделей в Москве. В преддверии этого события четыре автомобиля — «Феррари-575 Маранелло», «Феррари-360 Модена», «Мазерати-Кватропорте» и «Слайдер-Камбиокорса» проехали около 10 тыс. км по Восточной Европе, Балтии, Скандинавии и России, явно примеряясь к зимним условиям эксплуатации. На пресс-кон-



ференции в Москве представитель «Феррари-Мазерати» Антонио Гини сообщил, что в этом году в столице планируется открыть два салона и продать 80–100 автомобилей. Испытания холодом горячие южные жеребцы выдержали.

НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ...

Какая страна — крупнейший автопроизводитель в мире, если посчитать количество выпущенных машин на душу населения? Совершенно первое место в этой номинации займет... Словакия. Не удивляйтесь: как только здесь будет пущен завод «Кёндж» мощностью 200 тысяч автомобилей в год, окажется, что на 5 млн. жителей приходится 1 млн. собранных машин («Фольксваген» и «Пежо» уже собирают здесь 800 тысяч авто, большая часть которых идет на экспорт).

КОРОТКО

■ Наконец, «Гольф V» (см. ЗР, 2003, № 12) пожаловал в Москву. Презентация первых в России машин пятого поколения проходила в автосалоне «Атлант-М», где стало известно, что его будут продавать с одним из трех двигателей: бензино-



вым 1,6 л (102 л. с.) и дизельными 1,9 и 2 л (105 и 140 л. с.). У дилеров «пятый» представлен в трех комплектациях по цене от 19 600 до 29 400 долл.

■ Впервые в России компания «Инком-Авто» увеличила сроки гарантии на автомобили ВАЗ до 5 лет или до 75 тыс. км пробега. Это распространяется на все приобретенные здесь с 1 марта вазовские автомобили при условии, что ТО они проходят в техцентрах компании. Качество планового техобслуживания проверяется совместно с владельцем автомобиля и представителем гарантийной службы.

■ В начале июня на «Нюрбургринге» пройдет музыкальный фестиваль «Рок ам ринг», главным спонсором которого стал «Сузуки». Разумеется, фирма не преминула привлечь к себе внимание и выпустила ограничен-



ную серию «Джимми Кабрио» в специальном исполнении. Версия с двигателем мощностью 58 кВт/80 л. с. будет оснащена аудиосистемой с четырьмя динамиками и декоративным «обвесом». Всего «роковых» кабриолетов соберут 300 шт.

КОРОЛЬ ШВЕДОВ



Двухместный шведский автомобиль «Кёнигсегг-ССР» весом немногим более тонны имеет такой колоссальный табун под капотом, что на каждую лошадку приходится всего по 1,46 кг массы. Не удивительно, что первую сотню стрелка спидометра пробегает уже через 3,2 с после старта. Все могут короли, их нежелезо ограничивать электроникой. Педаль в пол — и «максималка» составит свыше 395 км/ч! Даже обидно, что изготовитель не приводит данных о разгоне до второй и третьей сотен.

Учитывая, что сердце «Кёнигсегга» восьмичилиндровое и до-

вольно тяжелое, массу пришлось экономить за счет кузова. Двухместный монокок выполнен из кевлара, усиленного карбоновыми волокнами, и легкосплавных сэндвич-панелей.

Особенность трансмиссии — двухдисковое сцепление, охлаждаемое маслом и управляемое электроникой. Остановить же короля дорог помогут тормоза с дисками диаметром 362 мм и шестипоршневыми суппортами.

ССР не отнесешь к аскетам. В нем нашлось место и для климатической установки, и для высококлассной аудиосистемы, и для электростеклоподъемни-

ков... Все это утяжеляет машину. Зато выхлопная система относительно легкая, из титана.

«Кёнигсегг» оснащен ABS, системой контроля тяги и давления воздуха в шинах.

KOENIGSEGG-CCR

■ Двигатель — бензиновый с распределением впрыска; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 8x32x4700 см³; мощность — 601 кВт/817 л. с. при 6900 об/мин; максимальный крутящий момент — 920 Н·м при 5700 об/мин.

■ Трансмиссия — заднеприводная; коробка передач — механическая 6-ступенчатая.

■ Кузов — 2-местный 2-дверный; объем багажника — 120 л; снаряженная масса — 1180 кг. Дорожный просвет — 100 мм. Колеса — 255/35R19 спереди, 335/30R20 сзади.

■ Максимальная скорость — более 395 км/ч; разгон до 100 км/ч — 3,2 с; расход топлива в смешанном европейском цикле — 17 л/100 км.





«ТОЙОТЫ» СТАЛО БОЛЬШЕ

«Королла-Версо» второго поколения, по планам компании, должна помочь ей перевалить миллионный рубеж европейских продаж.

Дизайн машины выполнил итальянец Эльвио Д'Априле, в свое время участвовавший в создании «Феррари-550 Маранелло», а также работавший на «Порше». Может быть поэтому новая «Королла Версо» словно подтянулась и выпядит динамичные предшественницы.

Но все же главное для машин такого типа — салон. В соответствии с концепцией «хай-тек, качество и актуальность» создан просторный семиместный автомобиль (и это при длине менее 4,5 м!) с 32 различными вариантами перемещений и складывания сидений.

Для пуска мотора теперь достаточно нажать кнопку, правда, предвительно вложить в гнездо электронную карту-ключ. Фирменный стиль «Тойоты» постарались подчеркнуть, уменьшив зазоры между многими панелями интерьера на 40–90%.

Место под капотом заняли проверенные бензиновые моторы

серии VVT-i объемом 1,6 и 1,8 л, на которые установили электронную дроссельную заслонку. Двухлитровый дизель выдает на 26 «лошадей» больше прежнего, а его момент вырос еще существеннее, до 280 Н·м. С мотором 1,8 л устанавливают пятиступенчатую механическую коробку с режимами ручного и автоматического переключения.

На страже безопасности — передние адаптивные подушки, боковые «занавески» и даже специальная подушка для коленей водителя.



TOYOTA COROLLA VERSO 1.8

■ Двигатель — бензиновый, число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4х16х1794 см³; мощность — 95 кВт/129 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент — 170 Н·м при 4200 об/мин.

■ Трансмиссия — переднеприводная; коробка передач — механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов — 7-местный; база — 2750 мм; габарит (длина х ширина х высота) — 4360х1770х1620 мм; объем багажника при сложенных сиденьях — 1563 л; снаряженная масса — 1365–1420 кг; Колеса — 205/55 R16.

■ Максимальная скорость — 195 км/ч; разгон до 100 км/ч — 10,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле — 7,7 л/100 км.

КОРОТКО

■ В ОПП АвтоВАЗа закончили испытания мини-эва «Лада-2120» в заднеприводном варианте. Выпуск таких машин с мостом от ИЖ-2717 планируют начать в ближайшее время. По мнению специалистов завода, смена привода уменьшит расход бензина и сделает мини-эвн полноценным городским автомобилем. Кроме того, в ОПП в скором времени намерены приступить к производству пикапа «Лада-2920» на базе мини-эва.

■ В Букингемшире стартовал необычный проег из девяти тщательно отреставрированных ФИАТ-500 тридцатилетнего возраста.



Во главе колонны, однако, шла новейшая «Идея», ради продвижения которой, собственно, все и затевалось. Главная идея акции: 30 лет для моделей ФИАТ — не возраст!

■ Завод «Уралшина» разработал систему ошиповки цельнолитых шин для автогрузчиков.

■ Началась поставка в Россию дизельных версий полноприводных автомобилей БМВ-ХЗ и Х5. Трехлитровая рядная «шестерка» мощностью 204 л.с. разгоняет машины до 100 км/ч за 7,9 секунды и развивает скорость до 210 км/ч. Расход топлива на 100 км — 8,4 л. Дизельные ХЗ и Х5 чуть дороже бензиновых: цена их почти 57 тыс. и 72 тыс. евро соответственно.

■ «Мицубиси» до трех лет увеличила гарантию на все свои внедорожники (или 100 тыс. км пробега). Это, конечно, распространяется и на автомобили, проданные в России.

«ДИСКАВЕРИ», ОТКРОЙ ЛИЧИКО

На Нью-Йоркском автосалоне «Ленд-Ровер» представил новое поколение «Дискавери». Автомобиль с угловатым дизайном значительно отличается от предшественника и больше напоминает «Рейндж-Ровер». Впервые применена недавно еще экспериментальная система «Террейн Респонз», которая позво-

ляет водителю легко выбрать характер бездорожья (на крутой ручке так и написано — трава, гравий, снег и т. д.), а дальше трансмиссия сама выполнит все необходимые переключения. Из целого ряда двигателей для Европы предназначен прежде всего тяговитый и экономичный турбодизель объемом 2,7 л,



американцам адресована, конечно же, бензиновая «восьмерка» — традиции надо уважать.



ОХОТНИКУ ЗА КРОКОДИЛАМИ

Австралийское отделение «Джи-Зм» — фирма «Холден» решила задать новые стандарты в сегменте вседорожников пикапом «Эвеленш» (лавина). Его отнесли к так называемому классу XUV (X-treme Utility Vehicle), то есть к автомобилям экстремального назначения. Речь идет не столько о возможностях автомобиля, сколько о его назначении — удовлетворять потреб-

ности любителей экстремальных видов спорта. Автомобиль позволит с легкостью доставить к старту любых соревнований спортивный инвентарь — будь то катер или гидроцикл, горный велосипед или мотоцикл, багги или квадрицикл. Еще бы: в активе «Эвеленша» огромные колеса, полный привод и крутящий момент почти в полтысячи ньютон-метров, а также грузовая платформа «полтора на полтора».

При этом сотню автомобилей наберет всего за 6,5 с. Внутри — царство кожи, CD-чейнджер, двухзонный климат-контроль, активные подголовники и подушки безопасности, которые в случае чего заботливо окружат пассажиров со всех сторон. Все это — в базовой комплектации.

Из других престижных деталей, выделяющих «Эвеленш» среди пикапов, — адаптивный коsenzоровый головной свет, система контроля давления воздуха в шинах, прозрачная крыша и особо стойкое покрытие днища кузова.

HOLDEN AVALANCHE XUV

■ Двигатель — бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 8х16х5665 см³; мощность — 270 кВт/367 л. с. при 5700 об/мин; максимальный крутящий момент — 475 Н·м при 4000 об/мин.

■ Трансмиссия — полноприводная; коробка передач — автоматическая 4-ступенчатая.

■ Кузов — 5-местный пикап. Колеса — 245/45R18.



для обновленной «ВОЛГИ»

На ГАЗе вступила в строй полностью автоматизированная линия сборки-сварки кузовов для «Волги» ГАЗ-31105. Спроектирована она заводскими же инженерами, оснащена 17 роботами германской фирмы KUKA и рассчитана на 24 машины в час. Новое оборудование гарантирует выпуск кузовов одинаковой геометрии, исключает дефекты, которые раньше возникали при ручной транспортировке узлов. Линия позволяет без значительных затрат перейти на производство кузовов новых моделей.

АВТОВОЗ ДЛЯ ИЗБРАННЫХ

Автомобили в салоны дилеров доставляют на автовозах. Вот только все они открыты ветрам и дождям, а также для глаз любопытных. Если речь о престижных машинах — «Астон-Мартин», «Бентли», «Фер-

рари» и т. п., то для них есть специальные закрытые автовозы фирмы «Онтайм», внешне мало отличающиеся от обычных фур. Внутри же — привычные двухэтажные аппарели на четыре автомобиля.



КОРОТКО

■ С этого лета «Тойота» начинает комплектовать автомобили для внутреннего рынка новым радарным круиз-контролем, который работает и на скоростях от 0 до 30 км/ч. Компьютер фиксирует безопасную дистанцию до впереди ползущего автомобиля и обеспечивает автоматическое торможение или ускорение. После испытаний на японских дорогах система пойдет и на экспорт.

■ Сотрудники университета в Кобленце (Германия) создали компьютерную систему автоматической парковки для автомобиля с прицепом. Устройство оценивает свободное место и дает команду водителю на включение заднего хода. Дальше сложный маневр происходит автоматически, включая вращение руля.

■ Фирма «Дэу» подписала крупное соглашение с итальянским производителем дизельных моторов VM Motori о строительстве в Кунсане (Южная Корея) завода по производству 1,5- и 2-литровых двигателей. Новое предприятие, начинающая с 2006 года, должно выпускать по 250 тысяч дизелей ежегодно. Моторы, удовлетворяющие нормам Евро IV, будут ставить на все модели «Дэу».

■ Шведская фирма SRS (Swedish Rail System) адаптировала трехосный тягач «Вольво-FM12» для работы на железнодорожных путях. Сделано это ради возмож-



ности доставить специальный кран «Палфингер» грузоподъемностью 70 т с вылетом стрелы 18 м прямо к месту работы.

ДВУХМОТОРНАЯ «КЭМРИ»

Воодушевленная успехом гибридного «Приуса», ставшего автомобилем года в США, «Тойота» намерена начать здесь с 2006 года продажи «Кэмри» с аналогичной силовой установкой. Эта модель в Америке одна из самых популярных среди «японок» — продается в количестве до 400 тысяч в год. Как предполагают маркетологи, четверть из них вполне могут быть гибридными.



Кроме того, «Тойота» договорилась с «Фордом» о передаче ряда патентов для создания гибридной версии «Эскейпа» в обмен на лицензию по выпуску моторов с непосредственным впрыском бензина.

ВКЛАД ОПП — 15 ТЫСЯЧ

Автомобили, которые собирают в опытно-промышленном производстве АвтоВАЗа, начали отгружать через единую заводскую сеть продаж (раньше там работали с дилерами самостоятельно). Таким путем обещают стабилизировать поставки машин, всегда иметь в наличии автомобили всех комплектаций. В нынешнем году ОПП планирует выпустить 15 тысяч автомобилей. Среди них — 10 тысяч удлиненных «чье» и мини-вэнов «Надежда».

НОВЫЕ БУКВЫ ИСПАНСКОГО



Мы создаем новый класс автомобилей, — заявляют представители фирмы SEAT, предлагая обозначить его MSV — в переводе мульти-типорный автомобиль. Конечно, у первенца есть и имя собственное, «Алтеа», но в чем же его классовая новизна? По сути, это — однообъемник необычного дизайна, к тому же, как уверяют, со спортивными ездовыми качествами. Первую в своей жизни премию за дизайн «Алтеа» уже получила в Женеве.

Что ж, сделать изящный пятидверный автомобиль длиной всего четыре с третью метра действительно просторным, да еще вмещающим 410 л багажа, совсем непросто. Еще труднее вдохнуть в него спортивную прелесть. Ее

обеспечивают бензиновый мотор с непосредственным впрыском мощностью 110 кВт/150 л. с. или турбодизель со 105 «лошадками». Первый стькуют с механической или автоматической — «Типтроник» — шестиступенчатыми коробками передач или совсем новой опять же шестиступенчатой коробкой DSG с двойным сцеплением, позволяющей разгоняться без малейших рычков и провалов.

Электроникой «Алтеа» также не обделили: есть ABS, ESP и TCS (контроль тяги). Достойны упоминания новая передняя подвеска, электроусилитель рулевого управления. Ну а завершают картину в стиле «чай-тек» подушки безопасности, окружающие сиденья буквально со всех сторон.

SEAT ALTEA

■ Двигатель — бензиновый с непосредственным впрыском, число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4х16х1584 см³; мощность — 110 кВт/150 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент — 200 Н·м при 3500 об/мин.

■ Трансмиссия — переднеприводная с электронной блокировкой дифференциала; коробка передач — автоматическая 6-ступенчатая.

■ Кузов — 5-местный 5-дверный; база — 2580 мм; габарит (длина х ширина х высота) — 4280х1770х1570 мм; объем багажника — 410 л. Колеса — Z25/45R17.

■ Максимальная скорость — 206 км/ч; разгон до 100 км/ч — 9,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле — 7,8 л/100 км.

КОРОТКО

■ Консорциум под эгидой британского минтранса приступил к разработке дизель-электрического развозного автомобиля, где использован стартер-генератор с ременным приводом фирмы «Валео». Ожидается, что в результате должна быть достигнута экономия топлива 15–25%, прежде всего, за счет рекуперации энергии при торможении и отключении ДВС на остановках. Такая система будет навесной, ее легко монтировать на самые разные двигатели.

■ Мини-вэн «Форд-Фокус С-макс» получил первый в мире сертификат «анти-аллергенного салона». Немецкая независимая организация TÜV подтверждает, что все применяемые в автомобиле материалы не вызывают аллергии и не выделяют вредных органи-



ческих веществ. На испытаниях, проведенных по инициативе компании «Форд», придирчивые дерматологические тесты прошли свыше 100 различных материалов, присутствующих в салоне автомобиля.

■ Московский дилер «Ауди Центр Север» презентует пакеты оборудования покупателям автомобилей прошлого года выпуска. Бесплатное приложение к моделям А3 и А4 стоит около 3 тысяч долларов, а к А8 — почти 10 тысяч. Среди подарков парктроник, ксеноновый свет в головных фарах, проигрыватель компакт-дисков, сигнализация, комплект зимних шин и даже телевизор для задних пассажиров. Акция продлится, пока не продадут последнюю машину 2003 года.



ДОРОЖЕ, НО ДЕШЕВЛЕ

Весьма экономичный корейский малыш «Хёнда-Гетц», хорошо известный и в России, обрел дизельную версию с индексом CRTD GSI. Первые четыре буквы означают

«коммон рейл турбодизель», оставшиеся три — уровень комплектации. Фирма гарантирует пробег 100 км по шоссе всего на четырех литрах солярика. Даже в городских

пробках (если, конечно, не стоять часами) аппетит «Гетца» с 3-цилиндровым 1,5-литровым сердцем не превысит 6,3 л. Платить за такую экономию динамическими и скоростными качествами не придется: разгон до сотни как у базовой версии, а «максималка» (171 км/ч) даже заметно выше.

ТОЛЬКО С РАЗРЕШЕНИЯ!

По распоряжению ГТК России, отныне физические лица могут ввозить в страну дорогие и престижные иномарки в возрасте до трех лет только по согласованию с главным управлением федеральных таможенных доходов. «Таможенные службы», — сказано в документе, — будут осуществлять особый контроль за техническим состоянием автомобиля, его пробегом, наличием доработок и доукомплектации». Так что теперь от взимания в полном объеме пошлин и налогов уйти не удастся.

В список особо контролируемых попали Aston-Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Hummer, Lamborghini, Lotus, Maserati, Porsche, Rolls-Royce, Maybach, Volkswagen Phaeton и Touareg, BMW Z8, Infiniti, Lexus LS430 и LX470, Jaguar XJ.

НА ПОЛЕ ФУТБОЛЬНОМ

В универсальном спортивном комплексе ЦСКА прошел футбольный матч между командами компаний «Рольф» и издательства «За рулем». Арбитр — судья международной категории Алексей Гарт.

«Засланных казачков» в командах не было, на поле выходили и генеральный директор «Рольфа», и главный редактор «За рулем». Героем матча стал продавец-консультант «Рольфа» Александр Румянцев — он забил шесть голов! Команда «Рольф» победила со счетом 8:4. В начале лета — матч-реванш.

А У НАС «МИНИ»-КЛУБ

История «Мини» — симпатичного автомобильчика, покориющего своей внешностью и взрывным характером, — богата громкими победами в



ралли, в том числе трижды в Монте-Карло. Об этом хорошо помнят преданные поклонники марки — участники движения «Мини-Клуб Спорт». Такие клубы по всему миру объединяют всех владельцев и друзей «Мини».

Теперь «Мини-Клуб» появился и в России. Его члены — обладатели британских автомобилей — скоро смогут продемонстрировать свое мастерство за рулем тюнингового «Мини». Победители осенью примут участие в ралли в Лондоне.

КОРОТКО

■ Финская «Ноккиан», начавшая строительство своего шинного завода в Ленинградской области, назначила главой российского филиала 32-летнего Андрея Пантюхова. Ранее он занимался международным консалтингом. Выпуск шин намечен на следующий год.

■ На УАЗе в сборочно-кузовном производстве внедрена электронная система учета дефектов, позволяющая оперативно выявлять брак, устранить его и определить виновника.

■ Пятидесятитысячный «Ниссан» продан в России с начала официальных поставок автомобилей этой марки. Счастливым обладателем «Ниссана-Максима» с 3-литровым двигателем и автома-



тической коробкой стал Виктор Володин (на фото). Российский рейтинг популярности «Ниссана» возглавляет «Алмера», за ней следуют «Примера» и модель бизнес-класса, виновница торжества «Максима».

■ Международные эксперты считают, что через два-три года каждый четвертый новый автомобиль в России будут покупать в кредит. Кредитование уже сейчас весьма привлекательно для тех, кто приобретает автомобили (размер первоначального взноса сократился в некоторых случаях до 10–15%, заявки рассматривают быстро), но настоящий бум его в стране еще впереди.

ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

ГАЗ. Нижегородский центр стандартизации, метрологии и сертификации проверил продукцию завода на соответствие государственным стандартам, обратив внимание и на то, как учтены замечания предыдущих проверок. Чтобы устранить негерметичность, на легковых автомобилях изменили желобок форточки задних дверей, по требованию завода поставщик улучшил качество противотуманных фар для автомобилей «Волга» ГАЗ-3102. У грузовых моделей повышена надежность мостов.

УАЗ. Подписан трехлетний контракт с югославской компанией «Динамика» (Dinamika) на поставку уплотнителей с ворсовым покрытием для сдвижных стекол. Более долговечными (срок службы превышает 10 лет), с повышенной гидро- и шумоизоляцией уплотнителями будут комплектовать все автомобили «УАЗ-Хантер». Опытная партия прошла испытания на УАЗе. Новые уплотнители уже устанавливают на серийные модели.

ЗМЗ. В экспериментальном цехе запущено оборудование по доводке двигателей в соответствии с нормами Евро III и Евро IV. Это ролликовый и динамический стенды фирм «Маха» (Maha, Германия) и «Фроду» (Froude, Англия), а также газоснабжительские комплексы «Хориб» (Horiba, Япония). На новом оборудовании уже испытывают опытные образцы бензинового мотора объемом 2,5 л, удовлетворяющего требованиям Евро III.

КАМАЗ. Начаты испытания автомобиля КамАЗ-4355 капотной компоновки. По плану первую



опытно-промышленную партию соберут уже в этом году. Максимальная мощность двигателя грузовика 101 кВт/260 л.с. (Евро II), колесная формула б/б, полная масса 20,9 тонны.

«РУССКИЕ АВТОБУСЫ». Первый автобус ЛиАЗ-5256 с автоматической коробкой передач «Аллисон» (Allison) проходит испытания на пригородном подмосковном мар-



шруте. Шестиступенчатый «автомат» с полностью электронным управлением – самый современный агрегат, выпускаемый фирмой. В его программу заложена функция самообучения – коробка автоматически подстраивается под манеру езды водителя и рельеф дороги, у нее два рабочих режима – городской и пригородный, позволяющие снизить расход топлива. За последнее время в конструкцию ЛиАЗ-5256 внесли почти двести усовершенствований.

MAZDA. Компания объявляет о выпуске 700 тысяч родстеров MX-5, что станет абсолютным ми-



ровым рекордом для открытых двухместных спортивных автомобилей. В мае 2000 года в Книгу рекордов Гиннесса уже было занесено достижение фирмы – тогда оно составило 500 тысяч родстеров. Модель MX-5 выпускается с 1989 года и поныне является бестселлером в своем классе.

AUX GROUP. Китайская фирма, производящая кондиционеры, объявляет о планах выпуска всесезонников «Фейтур» на предпри-



ятии «Шуангма» («Двойная Лосадь»), перешедшем в ее собственность прошлой осенью. К середине 2005 года здесь намечено собрать 100 тысяч автомобилей, а к 2009 году должна быть достигнута проектная мощность в 450 тысяч машин. Вслед за «джипом» последуют пикап и, возможно, седан.

BMW. 75 лет назад, 22 марта 1929 года, из цеха вышел первый автомобиль BMW 3/15 PS. Публичная премьера состоялась 9 июля в берлинском торговом центре фир-



мы. Несмотря на уловатую внешность, именно эта модель положила начало и спортивным достижениям автомобилей баварской фирмы.

DUNLOP. Фирма выпустила новую шину SP Sport Maxx – преемника одной из самых популярных своих моделей SP Sport 9000. Она объединяет отменные сцепные качества на сухом асфальте, присущие шине с индексом «800», с устойчивостью к аквапланированию.



Новая шина в первую очередь предназначена водителям спортивных автомобилей среднего, высшего и люкс-классов, для которых особое значение имеет управление в критических режимах, хотя показала отличные результаты и на «Ауди-А8».

КОРОТКО

■ Коллекционирование автомобилей – удел не только олигархов, но и обычных пенсионеров. Таких, например, как англичанин Грэм Гудол, избравший предметом страсти... «Трабанти». Сейчас



их на его ферме в Дербишире уже 49 и было бы еще больше. Но соседи засыпали все инстанции жалобами на вонь от двухтактных моторов, поскольку коллекционные машины не просто стоят, а еще и ездят.

■ Второго апреля с главного конвейера ВАЗа сошел 22-миллионный автомобиль – «Лада-2103» в комплектации «люкс». Он, как и другие «юбилейники», займет место в музее Волжского автозавода.

■ Российские автозаводы в январе-феврале увеличили реализацию по сравнению с теми же месяцами прошлого года почти на 20% (18,9%). Доля АвтоВАЗа в общем объеме продаж – 71,38%.

■ «Джил» запускает в производство коммерческую версию популярного всесезонника «Чероки ПIONEER».



В нем нет боковых задних стекол и сидений, а грузовой отсек – объемом 1954 л. Грузоподъемность, правда, невелика – всего 359 кг, но можно буксировать прицеп массой 2688 кг.

РАСКРЫТЬ ПОТЕНЦИАЛ «КРАЙСЛЕРА»

Спрос на автомобили «Крайслер» в России невысок. Тем не менее, в прошлом году объем продаж удвоился. И хотя проблем у компании немало, намечаются положительные тенденции. Главный редактор «За рулем» Петр Меньших беседует с президентом-генеральным директором группы «Крайслер» Дитером Цетше.



ДИТЕР ЦЕТШЕ
Dieter Zetsche

Президент-генеральный директор группы компаний «Крайслер». Родился в 1953 году в Турции. Окончил университет в Карлсруэ (Германия) по специальности инженер-электрик, имеет ученую степень по специальности «инженерная механика» (технический университет Падерборн, Германия в 1982 г.).

В компании «Даймлер-Бенц» с 1976 года. В 1987 году главный инженер отделения «Мерседес-Бенц Бразилия»; 1989 – президент отделения «Мерседес-Бенц Аргентина»; 1991 – президент «Фрейтийнер корпорейшн» (производит грузовики и автобусы в США). С 1992-го – главный инженер по производству легковых автомобилей «Мерседес-Бенц». Член совета директоров (маркетинг и продажи) отделения «Мерседес-Бенц» с 1995 года. Член совета директоров (маркетинг и продажи) концерна «Даймлер-Крайслер» с 1997 г. Президент-генеральный директор группы компаний «Крайслер» с ноября 2000 года.

– Ваша служебная биография, г-н Цетше, показывает, что вам всегда поручали самые сложные направления работы. Сейчас вы возглавляете отделение «Крайслер». Какие проблемы стоят на повестке дня?

– В этом году мы намерены улучшить результаты, компания «Крайслер» должна выйти на прибыль – прежде всего благодаря реструктуризации, проведенной в прошлом году. Как вы понимаете, это нелегкий процесс для группы, чьи заводы расположены в 13 городах США, Канаде и Мексике. В нынешнем году мы рассчитываем на рост продаж как в Европе, так и на северо-американском рынке, основном для компании: США потребляют 80% нашей продукции. Именно там особенно надеемся на значительный рост. В Европе и на других мировых рынках увеличение по сравнению с 2003 годом тоже будет, но более плавное.

– Какие у вас в арсенале «тяжелые орудия», чтобы гарантировать успех? Приоритет какой из школ менеджмента, американской или немецкой, вы отдаете?

– Основные инструменты ведения бизнеса – это, во-первых, сильнейшая команда специалистов, которую мы создали: в ней наше главное конкурентное преимущество. Во-вторых, сформулированы ясные стратегические цели, имея в виду планы до 2007 года. А также сильная тактика – мы добиваемся решения конкретных вопросов. Это достигается, в частности, благодаря ясному доведению задач до всех сотрудников по внутренним коммуникациям: каждый на своем месте четко представляет, к чему должен стремиться.

Для меня существует лишь плохой и хороший менеджмент. Мы стремимся создавать команду, которая продвигает идеи эффективного управления. Впрочем, я могу принять во внимание некие национальные стереотипы и в этой связи замечу, что у нас была великопленная

возможность взять понемногу от всех культур. Соответственно, от Германии мы унаследовали умение трезво видеть сегодняшние возможности и перспективы завтрашнего дня. Но основной идеей является быстрое принятие правильных решений: именно благодаря этому мы двигаемся вперед.

– Это представление, что российский автомобильный рынок похож на американский – любовью к большому автомобилю, простору... Но Европа ближе к России, оттого у европейских моделей больше влияния. Какой вам видится Россия – что это за рынок?

– Несомненно, этот рынок – один из самых привлекательных. Вот почему новые модели «Крайслер» предлагает здесь одновременно с Западной Европой: уже продаются купе и родстер «Кроссфайр», «РТ-Крузер Кабрио», вседорожник «Пасифика». На подходе – сенсационный «трехсотый». Правда, около 80% продаж в России приходится на машины дешевле 5 тысяч долларов, а в этом ценовом сегменте у «Крайслера», к сожалению, нет продукта, который мы могли бы предложить. Тем не менее, на рынке России есть многочисленные сегменты, и они по-разному развиваются. Более того, группа «Крайслер» сейчас оценивает возможность создания автомобиля в дешевом сегменте.

Но подчеркну еще раз, что российский рынок динамичен, и те секторы, в которых сегодня делает предложение группа «Крайслер», будут развиваться.

– Как вы оцениваете результаты слияния «Крайслера» и «Даймлер-Бенца»?

– Мы убеждены, что слияние предоставило нам огромные возможности для достижения успеха с помощью, в первую очередь, таких рычагов, как объединение ноу-хау, то есть в сфере инженерных разработок. И это не дорога с односторонним движением, происходит обоюдный обмен. Но, повторюсь, речь идет не об обмене деталями, а, прежде всего, ноу-хау. Благодаря сли-



Продажи автомобилей концерна «Даймлер-Крайслер» в 2003 г. (с учетом грузовиков).



«Крайслер-РТ-Крузер». Вместительный переднеприводный автомобиль имеет оригинальную внешность. Выпускается с 1999 г. Двигатели – бензиновые 1,6; 2,0; 2,4 л мощностью 85 кВт/115 л. с. – 164 кВт/223 л. с., дизель 2,2 л. 89 кВт/ 121 л. с. Цена в России – от 24 до 28 тыс. евро.



Переднеприводный «Крайслер-Себринг» сменил модели «Стратус/Циркус». Последнее поколение выпускается с 2000 г. Двигатели – бензиновые 2,0; 2,4; 2,7 л. мощность 112 кВт/ 152 л. с. – 149 кВт/203 л. с. Цена в России – от 22 до 26 тыс. евро.



«Крайслер-Кроссфайр Родстер». Двухместный заднеприводный кабриолет на базе купе «Кроссфайр». Модель 2004 года. Двигатель – бензиновый 3,2 л V6, мощность 160 кВт/218 л. с. Цена в России – 53 тыс. евро.



«Крайслер-300С Туринг». Заднеприводный универсал на базе модели 300С. Модель 2003 г., поставки в Россию начнутся с 2004 г. Двигатели – бензиновые 2,7; 3,5; 5,7 л. Мощность 142 кВт/193 л. с. – 254 кВт/345 л. с. Максимальная скорость 250 км/ч.



«Крайслер-Вояджер». Мини-вэн впервые появился в 1983 г. и остается популярным по сей день. Двигатели – бензиновые 2,4; 3,3; 3,8 л. Мощность 2,5 л. Мощность 108 кВт/147 л. с. – 160 кВт/218 л. с. Цена в России – от 30 до 40 тыс. евро.



«Джип-Чероки». Вседорожник выпускается с 2001 года. В США известен под именем «Либерти». Оснащается бензиновыми двигателями 2,4; 3,7 л и дизелем 2,8 л. Мощность 108 кВт/ 147 л. с. – 157 кВт/218 л. с. Цена в России – от 26 до 39 тыс. евро.



«Додж-Рэм SRT-10». Эксклюзивный вариант известного пикапа с бензиновым мотором V10 объемом 8,3 л и мощностью 372 кВт/506 л. с. от родстера «Вайпер». Разгон с места до 96 км/ч – за 5 с, скорость 104 км/ч. В Россию не поставляется.

ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ ГРУППЫ «КРАЙСЛЕР» В 2003 ГОДУ

■ Легковые автомобили

«Крайслер»	150 900
«Додж»	352 700
«Джип»	576 800
Всего	1 080 400

■ Грузовые, в т.ч. пикапы

«Крайслер»	406 800
«Додж»	1 065 100
Всего	1 471 900
Итого	2 552 300

янию мы стали сильнее, чем были бы, развиваясь по отдельности.

– Какие из моделей «Крайслер» могли бы, с вашей точки зрения, стать наиболее привлекательными в Европе?

– С учетом условий вождения автомобиля по европейским дорогам и городам продвигаем три основные марки, хорошо известные на международном рынке. «Джип» приобрел мировую популярность во многом благодаря высоким технологиям. Его линейка на европейском рынке представлена полностью. «Крайслер», чьи легковые автомобили лучше других приспособлены к европейскому рынку, а также «Додж», у которого самые слабые позиции в Европе, зато он популярен в Америке, в основном благодаря пикапам. Из его «портфолио» мы, однако, выбрали для Европы легковой автомобиль – спортивный «Вайпер».

– В России вседорожники вообще привыкли называть «джипами». Но сама марка «Джип» сегодня по части продаж уступает и японским, и немецким, и английским. Можно ли рассчитывать на воскрешение американской «легенды»?

– Мы сейчас работаем над выпуском современных моделей «джипов». Маркетинговые усилия дают плоды. В последние месяцы мы обратили внимание на то, как заметно выросли продажи «Рэнглера». Сочетание новых продуктов, постоянно появляющихся на рынке, более внимательное отношение к маркетингу раскрывают огромные возможности и мощный потенциал марки «Джип» во всем мире, в том числе и в России.

– Ваш прогноз на 2004 год?

– Как я уже говорил, на американском рынке экономическое развитие в год президентских выборов простимулирует увеличение продаж к концу года. Что касается мирового рынка, то многое зависит от региона. Выростут российские продажи, в том числе благодаря новым моделям. Значительный прирост будет в Китае.

И хотя условия в регионах различны, мы надеемся на общий рост продаж в глобальном масштабе.

БЕРЕГИСЬ: КОНТРАБАНДА!

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Про контрабанду мы вроде бы кое-что знаем, но, как выясняется, знания наши в основном почерпнуты... из фильмов. Когда-то «Белое солнце пустыни», потом боевики разные формировали наше представление о контрабандисте: небритый негодий темной ночью перетаскивает через границу наркотики или что-то в этом духе. Каким же неподдельным бывает удивление, когда вдруг узнаешь, что в контрабанде подозревают... тебя самого, законопослушного и честного И.И.Иванова!

Мы ничего не преувеличиваем: таковы реалии сегодняшнего дня. По данным таможенных служб, немалая часть иномарок, что бегут по нашим дорогам, ввезена в страну незаконно. К тому же стать собственником такой «паленой» машины оказывается очень просто...

ЗА НОВУЮ – ОТВЕЧАЮ!

— По нашим оценкам, объем контрабанды среди новых автомобилей не превышает сотых долей процента, — говорит

начальник Главного управления федеральных таможенных доходов ГТК РФ Эльчин Сафаров. — Если машина куплена у официального дилера, на ней можно ездить спокойно: мы все держим под контролем. Я отвечаю за свои слова. Другое дело «импорт» от предпринимателей — физических лиц. Проконтролировать каждого, мы, понятно, не в состоянии.

В последние месяцы в России, по мнению руководителей таможенной службы, контрабанда подержанных иномарок в России стала явлением массовым. Особенно обострилась ситуация с вступлением в силу нового Таможенного кодекса РФ. В свое время журнал предупреждал о том, что этот документ открывает возможности для злоупотреблений (ЗР, 2004, № 1). Реальность превзошла все ожидания...

— Чаще всего происходит вот что. В Россию временно ввозится автомобиль, который вскоре... исчезает. Вариантов несколько, — поясняет происходящее Ан-



тон, один из ведущих сотрудников Главного управления по борьбе с контрабандой ГТК РФ (фамилию, по понятным причинам, не называем — ред.). — Например, через милицйские каналы делают липовые справки об угоне автомобиля или другой причине его утраты (стопор, попал в ДТП и восстановлению не подлежит и т. д.). Главное — вывозить уже ничего. Далее — перебивают номера на кузове и двигателе, а «под них» уже стряпают новые документы. Машину быстро оформляют на одного собственника, затем на другого — в течение месяца она может поменять нескольких владельцев. И все — ищи ветра в поле. Поди установи теперь, откуда она появилась, кто ее ввез в страну. Очень это трудное дело.

Другой вариант: «теряются» «родные» документы, номера делают нечитаемыми и на свет божий появляется липовое заключение экспертизы, что «номера н/у», а бумаги утеряны. Тут же выдаются новые документы взамен «утраченных», а дальше — по схеме № 1.

Есть и другие вариации на ту же тему, а общий итог таков: за несколько месяцев в страну «временно» ввезли немало иномарок, и часть из них тут же «исчезла». Только за первый месяц работы по новому кодексу мы возбудили более 20 уголовных дел о контрабанде автомобилей. Правда, это весьма относительный показатель, поскольку большинство машин из тех, что пересекли границы России, за месяц формально еще не доехали до пунктов назначения и в розыскный лист просто не могли попасть. Может, доедут, а может — нет. Кстати, в новом году у нас появились и контрабандные грузовики, чего не было раньше. Их тоже ввозят «временно» — в качестве средства доставки какого-то товара. А потом часть их тоже исчезает на наших бескрайних просторах...

«ШУМЕЛ СУРОВО БРЯНСКИЙ ЛЕС...»

Основной источник головной боли у таможенников и других правоохранительных органов — братья-белорусы. Граница с союзной республикой открыта, фор-



«Исчезновение» белорусских машин на просторах России стало настолько частым, что ГТК был вынужден разъяснить всем таможенным специальное разъяснение «О государственной регистрации транспортных средств, временно ввезенных из Белоруссии». Связано оно и с тем, что ГАИ начала «отлов» автомобилей, если у их владельцев нет российских регистрационных документов. Формально их надо получать на таможне, через которую следуют в Россию, но контроля-то на границе нет. Поэтому (цитируем), «чтобы избежать неприятной ситуации с задержанием транспортного средства, при въезде на

территорию России водитель должен получить удостоверение ввоза транспортного средства (УВТС) на срок, необходимый для доставки автомобиля до места пребывания или постоянного проживания (не более 6 месяцев)».

Для справки: УВТС можно получить недалеко от границы — в Брянске (Советский таможенный пост, ул. Попова, 1), Смоленске (Заднепровский таможенный пост, ул. Лавочкина, 105), Великих Луках (Запрудный таможенный пост, ул. Запрудная, 1) и Себеже Псковской области (Себежская таможня, ул. Марго, 62а).



Таможенные органы совместно с МВД РФ к концу 2004 года планируют создать единую базу данных автомобилей, зарегистрированных на территории РФ, сообщил первый заместитель председателя Государственного таможенного комитета РФ Леонид Лозбенко. С ее помощью можно будет в режиме реального времени узнать, законно ли ввезен автомобиль на территорию России, не числится ли в розыске и т. д. Сейчас идет согласование для объединения баз данных двух ведомств. Процесс осложняется тем, что в МВД основная часть информации хранится на бумажных носителях. Предстоит перенести их на электронные, затем создать общую базу и, наконец, вооружить каждого гаишника и таможенника компьютером.

мально никакого таможенного контроля между двумя странами нет. Вот и въезжают они в Россию на своих «фольксвагенах» и «мерседесах» (таможенные пошлины, напомним, у соседей значительно ниже, чем у нас), а потом многие возвращаются домой... на поезде. За белорусами по частоте нарушений таможенного законодательства на «почетном» втором месте граждане Украины, за ними – жители стран Балтии...

– Основная масса «левых» автомобилей, по нашим сведениям, проходит через Брянскую область, где сходятся границы России, Белоруссии и Украины, – дополняет свой рассказ Антон. – Там огромная по протяженности «прозрачная» граница, практически неконтролируемая, обилие второстепенных, в первую очередь лесных дорог, где вряд ли встретишь пограничника или таможенника. Безо всякого труда можно проехать туда-обратно, минуя все посты. Да мало ли у нас таких границ! Поток контрабанды идет именно через них. Нет у нас проблем разве что на Дальнем Востоке: все пункты перехода с Китаем надежно контролируются, так же как и порты, через которые поступают автомобили из Японии.

К слову сказать, самым «криминальным» годом выпуска автомобилей таможенники считают 2000-й. Производители тут ни при чем; просто трех-четырёхлетние подержанные иномарки наиболее востребованы на нашем рынке. Естественно, и нарушений тут больше всего.

ВЫДАН ВЗАМЕН УТЕРЯННОГО

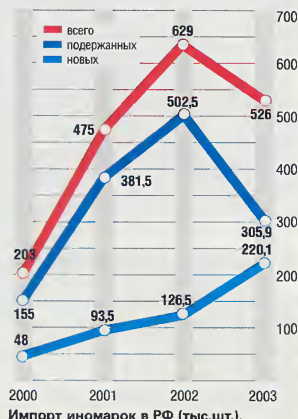
Сейчас о другом – главном для тех, кто приобретает иномарку «б/у». Риск «проколоться» на «временной» схеме очень велик. Как считают сотрудники

Главного управления по борьбе с контрабандой ГТК РФ, около 90% подержанных иномарок, ввезенных в Россию из-за рубежа в последнее время, «проблемные». Причем проблемы могут быть как «нашими», внутренними (криминальное оформление нерастаможенного автомобиля), так и «внешними». Ни для кого не секрет, что и в Европе существует преступный бизнес, когда автомобили уносятся... по договоренности с его владельцем. Тот об уgone заявляет спустя несколько дней, после того как машина не только пересекла границу России, но и прошла «процесс оформления». Хозяин оставляет на учет, снята и перепродана. Остаивна преспокойно получает страховку – и забывает о своей машине. Другое дело новый собственник... По заведенному порядку, Интерпол пе-

редает данные об угнанных автомобилях в российский баз данных ГИБДД раз в полгода – и вот тут-то российский владелец «Мерседеса» может неожиданно узнать, что его машина числится в угоне! Попробуй потом докажи, что ты – честный приобретатель...

Есть ли надежный способ, чтобы не нарваться на «паленую» иномарку при покупке? Стопроцентной гарантии нет и быть не может, считает Антон, но, если соблюдать некоторые правила, риск можно значительно сократить. Покупать подержанную машину в салоне официального дилера, где есть определенные гарантии «чистоты» и кому-то потом можно предъявить претензию. Рисковать можно и в том случае, когда авто доставил родственник или очень хороший знакомый. К наиболее же рискованным относится покупка автомобиля на рынке. Конечно, можно проверить автомобиль по базе данных ГАИ и таможни (как это сделать, мы писали в ЗР, 2003, № 10 – ред.), хотя сведения о нем, как было сказано, могут еще не дойти до наших «органов». Вдвойне надо быть осторожным при покупке дорогой, только что пригнанной из-за границы машины. Лучшие бы «побегала» по России погода...

– Внимательно изучите все документы, – рекомендует в заключение Антон. – Самый «страшный» ИПТС – тот, где написано «выдан взамен утерянного». От такого автомобиля надо бежать, как черту от ладана! Самые «криминальные» марки сегодня в первую очередь «немцы» – «Мерседес», «Ауди», «Фольксваген» и «японцы» – «Лексус», «Тойота», «Митсубиси», «Мазда». При их покупке с рук будьте трижды осторожны – шансы попасть на «паленый» автомобиль самые высокие.





ДАЛЬНИЕ РОДСТВЕННИКИ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ



На дорогах их с каждым днем все больше. «Кроссоверы», «паркетники», «автомобили для активного отдыха» – как только не называют эти универсалы с полным приводом и легким внедорожным уклоном во внешности. Такое многообразие моделей дает немало возможностей для проявления индивидуальности.

Сегодня в нашем тесте собораны обладатели шестилитровых моторов и автоматических трансмиссий – привилегированное сословие среди компактных вседорожников. Впрочем, компактность – понятие относительное: «Лексус», например, заметно длиннее соперников, «Ленд-Ровер» – выше, а лидер по колесной базе – БМВ.

СТИЛЬ И СРЕДСТВА

Настоящий вседорожник, несомненно, очень серьезный и «мужской» автомобиль. Его стиль – грубоватый, массивный, «рубленый». У «паркетников» ничего похожего вы не найдете. Наиболее агрессивной внешностью отличается БМВ-ХЗ, но и она лишена стилистических резкостей. Необычный

силует с фирменным длинным капотом, короткими свесами оттеняют массивные бамперы и черные накладки порогов. Задний бампер смотрится даже чересчур тяжелым и громоздким на фоне самого автомобиля.

Облик БМВ-ХЗ во многом переключается со старшим братом БМВ-Х5, но «младший» выглядит более ком-



BMW X3

пактным и динамичным. «Обвес» из неокрашенной пластмассы намекает на возможность использования вне дорог. Но именно намекает, потому что новая трансмиссия X-drive создана в первую очередь для ровных магистралей. Почему – немного позднее.

Старый знакомый (ЗР, 2003, № 8) «Лексус-RX300» и вовсе не похож на вседорожник. Спокойный дизайн кузова с замысловатой задней стойкой разрушает «коробочные» ассоциации. Тем более, что «японец» полностью лишен внешних атрибутов вездеходности вроде пластиковых расширителей колесных арок и накладных порогов.

Почувствуйте разницу, взглянув на «Ленд-Ровер Фрилендер». Его профиль с характерной ступенькой крыши не спутаешь с чьим-либо еще. Так же выразителен и его «фас», после рестайлинга напоминающий «Рейндж-Ровер». Пожалуй, в нашей троице это наиболее узнаваемый автомобиль в любом ракурсе.

BMW X3

- Выпускается с 2003 года, предлагается в России с 2004-го
- Производится с тремя двигателями – рядным бензиновым «шестерками» 2.5 и 3.0 л мощностью 141 кВт/192 л. с. и 170 кВт/231 л. с. и турбодизелем 3.0 л, 150 кВт/204 л. с.
- Вариант для российского рынка – пока только с 3-литровым бензиновым двигателем. Два других будут вскоре представлены. Для всех автомобилей возможна шестиступенчатая механическая трансмиссия или пятиступенчатый «автомат».
- Цена – от 55 900 евро. Тестовый автомобиль – 56 900 евро.

Длинная база – не подарок на грунтовке.



Полноценной запаске места под полом нет.



Рядная «шестерка» заслуживает только похвалы.





LEXUS RX300

Приподнявшись «на цыпочки», есть шанс не зацепиться.



LEXUS RX300

- Выпускается с 2003 года.
- В настоящее время комплектуется двумя двигателями бензиновыми V6, 3.0 и 3.3 л мощностью 150 и 169 кВт (204 и 230 л. с.), передним или полным приводом, автоматической трансмиссией.
- На российский рынок поставляется только с полным приводом и двигателем 3.0 л. Пневмоподвеска с регулированием дорожного просвета в комплектациях R2 и R3.
- Цена – от \$56 400 (комплектация R1) до \$65 900 (R3). Тестовый автомобиль – \$65 900.

В «Лексусе» V-образная «шестерка» стоит поперек.



Под полом еще полно места для мелких вещей.



ОПЫТ ОБЩЕНИЯ

Начинается с примерки на себя. Занять водительское или пассажирское место проще всего в «Лексусе» – удобные проемы, большие углы открывания дверей, оптимальная высота сидений, автоматически отъезжающий после выключения зажигания руль, самый широкий салон. Конструкция заднего сиденья ненавязчиво напоминает – оно для двоих. Но их никак не назовешь путешествующими эконом-классом – отодвинув заднее сиденье подальше, можно разместиться вполне комфортно.

Подушки и спинки сидений мягкие и гостеприимные. Однако их конфигурация не столь удачна – водителю среднего роста, а тем более высокому подушка коротка. Зато широкий диапазон регулировок, в том числе – руля. К посаженным в глубокие колodцы приборам с электролюминесцентной подсветкой и вовсе трудно предъявить претензии. Еще сложнее упрекнуть их в скромности отделки.



LAND ROVER FREELANDER

На этом фоне BMW не столь однозначен – высокая посадка сочетается в нем с высоким уровнем пола, так что ощущения за рулем ХЗ скорее напоминают легковой автомобиль, чем вседорожник. Нарочито грубоватый интерьер старается убедить в обратном. Даже на ощупь кожа на руле шершавая и ячеистая – так задумано? А вот, например, отделка сиденья продольными швами – только элемент стиля или нечто большее?

Впрочем, куда важнее само сиденье. Пожалуй, лишь очень худощавый водитель не похвалит его профиль и боковую поддержку – всем остальным придется по вкусу и форма, и огромный ход продольной регулировки. А вот с вертикальной не разгуляешься – даже в машине без люка скоро упираешься в потолок.

Запас по ширине достаточный, но ощутить свободу не дают выступающие обивки дверей. При внушительной высоте салона подушка заднего сиденья, напротив, очень низкая – над головой

LAND ROVER FREELANDER

- Выпускается с 1997 года, рестайлинг осенью 2003-го.
- Варианты исполнения: трех- и пятидверный кузов, двигатели бензиновые 1,8 л, 88 кВт/117 л. с. и 2,5 л, V6 130 кВт/177 л. с. (только с автоматической трансмиссией) и турбодизель 2,0 л, 82 кВт/112 л. с.
- В Россию поставляются только модели с бензиновыми моторами. Стандартные уровни комплектации S, SE, HSE.
- Цена базовых модификаций с двигателем 1,8 л – от \$28 900, 2,5 V6 – от \$35 900 до \$39 900. Тестовый автомобиль – \$37 400.

Полноразмерная запаска на задней двери охраняется «секреткой».



Самый удобный багажник из трех.



А вот двигатель – самый скромный.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	BMW X3	LEXUS RX300	LAND ROVER FREELANDER
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4565	4740	4437
ширина	1853	1845	1808
высота	1674	1665	1764
база	2755	2720	2557
колея спереди/сзади	1524/1542	1560/1560	1545/1545
Радиус поворота, м	5,8	5,7	5,8
Снаряженная масса, кг	1765	1875	1560
Полная масса, кг	2280	2270	2060
Максимальная скорость, км/ч	210*	200	182
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,1	9,0	10,1
Топливо	АИ-91-98	АИ-95	АИ-95
запас топлива, л	67	75	64
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):			
загородный цикл	9,1	9,4	9,7
городской цикл	17,4	16,9	17,2
Кузов			
несущий			
Количество дверей	5		
Число мест	5		
Объем багажника (VDA), л	480/1560	440/2130	545/1320
Двигатель			
бензиновый			
Расположение, число цилиндров	R6	V6	V6
Число клапанов	24	24	24
Рабочий объем, см³	2979	2995	2497
Степень сжатия	10,2	10,5	10,5
Мощность, кВт/л. с.	70/231	150/204	130/177
при об/мин	5500	5600	6250
Крутящий момент, Н·м	300	283	240
при об/мин	3500	4500	4000
Трансмиссия			
Привод	на все колеса		
Коробка передач	A5	A5	A5
Передачные числа:			
I	3,42	4,24	3,47
II	2,22	2,36	1,85
III	1,60	1,52	1,25
IV	1,00	1,05	0,85
V	0,75	0,75	0,69
з. х.	3,03	3,38	2,71
Главная передача	3,64	3,48	3,66(1,36/4,98)
Ходовая часть			
Подвеска:	независимая, типа «Мак-Ферсон»		
спереди	многорычажная		
сзади			
Рулевое управление	реечное, с регулируемым гидросилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	235/55R17	235/55R16	215/65R16

* Ограничение по шасси.

полно места, а сидеть неудобно – слишком согнуты колени. Интересно, сколько весит спинка – при раскладывании кажется, что поднимаешь чугунный лок. Конечно, требования пассивной безопасности есть, а она «ловит» груз при аварии, но в этой, не иначе, бронеплита...

Не очень порадует российских водителей отсутствие полноразмерной запаски: нет

даже места для нее. Если же уложить 17-дюймовое колесо на пол, оно загромоздит почти весь багажный отсек. Кстати, подвижный пол в нем можно поставить либо ворсистый стороной вверх – для чистого багажа, либо обрезиненный – для лыжных, рыболовных и иных прищидалов.

Наконец, «Ленд-Ровер». Лучшее, что в нем есть – фирменная, высокая, «лендрове-



BMW X3



LEXUS RX300



LAND ROVER FREELANDER

ровская» посадка и низкая линия остекления. Маневрировать в стесненных условиях легче, чем на БМВ с «парктроником». Когда все видно, не нужно соображать, в каком ухе пишит. А вот диапазон регулировки сидений едва ли подойдет тем, кто выше 185 см – и потолок близко, и крыша нависает козырьком.

Водителю среднего роста здесь более комфортно, хотя

регулировка сиденья по высоте не предусмотрена. Подогрев и регулировка поясничного подпора – есть, а «вверх-вниз» – нет! Ну а водитель ростом выше среднего столкнется с проблемой посадки – дверной проем достаточно велик, но и подушка высока. Не притнешься – рискуешь приложиться ухом о крышу. Сзади все повторяется, с той лишь разницей, что припод-



РЕЗЮМЕ

BMW X3

- Отличная динамика разгона, образцовая управляемость, точное руление, управление, удобные передние сиденья, значительная высота салона.
- Небольшой объем багажника, отсутствие полноразмерной запаски, жесткая подвеска, высокая цена, сильно нагреваются пороги, система привода X-drive не оптимальна на скользком грунте.



Интерьер этого BMW заметно отличается от его легковых собратьев, чего не скажешь о посадке за рулем. В числе интересных деталей отметим многофункциональный подлокотник сзади, оригинальную комбинацию приборов (маленькие циферблаты – внутри тахометра); в багажнике – анкер для крепления груза.



РЕЗЮМЕ

LEXUS RX300

- Высокий комфорт подвески, отличная шумоизоляция, просторный салон, раздельные задние сиденья с регулировкой, отличное качество сборки и отделки.
- Изолированность водителя от процесса управления, ограниченные возможности комплектации.





Отделка «Лексуса» привлекает удачным сочетанием дорогих материалов и первоклассной работой, создавая приподнятое настроение. Стильно оформлены и отлично читаются приборы с люминесцентной подсветкой. Задние сиденья регулируются раздельно, что дает преимущество высоким пассажирам.





РЕЗЮМЕ

LAND ROVER FREELANDER

-  Хороший комфорт и высокая энергоемкость подвески, отличная обзорность, наилучшие показатели геометрической проходимости, просторный багажник, полноразмерная запаска.
-  Тяжелые руль и педаль газа, регулировки сидений неудобны для рослых водителей, не продумано расположение сидений относительно дверного проема.



Водительское место «Ленд-Ровера» устроит тех, кто ростом не выше среднего; к тому же замысловатая цифровка приборов плохо читается. Зато вполне удобен задний диван – хотя и неширок. Стекло пятой двери – опускаемое, однако не знает промежуточных положений.



ная крыша дает больше места для головы. А высокая посадка гарантирует удобное положение ног даже в дальней поездке.

Багажник «Фрилендера» самый просторный, если не складывать заднего сиденья. Со сложенным он заметно уступает соперникам, автомобиль-то куда короче. А вот с запаской проблем нет, она висит на задней двери – просто и доступно. Главное, не для всех желающих – один из болтов с «секреткой».

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ

Полноприводные автомобили с увеличенным дорожным просветом не созданы для лихих виражей. Но это не относится к БМВ. Пожалуй, в управляемости X3 превзошел даже «старшего брата» БМВ-Х5. Едва ли другой вседорожник способен воспринимать требования водителя настолько рьяно и исполнять так уверенно. Право, многим легковушкам есть чему у не-

го поучиться. Вопрос, какой ценой это достигнуто.

Если автомобиль бескомпромиссен в управлении, ищите компромисс в чем-то другом. В данном случае пожертвовали плавностью хода и чувствительностью рулевого управления. Даже на относительно ровных дорогах БМВ напрягает водителя интенсивностью вертикальных ускорений и довольно нервным рулем. Что ж, прохвалить за город на нем неплохо, а вот если поездка растянется на тысячу-другую километров?

На таких дистанциях желтая майка у «Лексуса». Его подвески легко справляются с мелкими и средними дефектами дорожного покрытия, и даже надоедливые волны на асфальте он разглаживает, как утюг. За его рулем кажется, что проблемы с дорогами в России решены. Но особенно задираться не стоит. Иные сюпризы весны способны пробить и его подвески...

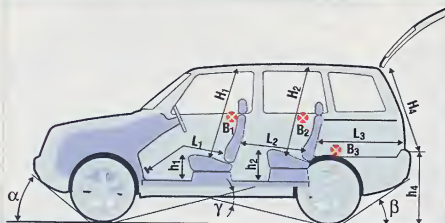
Убаюкивающий комфорт и бесшумные дополнены сильно задемпфированным рулевым управлением: оно убирает все неприятные ощущения на роскошной деревянной баранке. Но рассчитывать на точность управления не приходится. «Лексус» не требует ежесекундного контроля траектории, но и не приглашает вас проходить повороты слишком быстро. Крены и раскачка слишком выражены, а вмешательство неотключаемой системы стабилизации не всегда своевременное и к тому же резкое.

От «Фрилендера», честно говоря, чудес не ожидали. Но реальность оказалась приятнее. Конечно, к его органам управления надо привыкнуть. Поначалу необычно тяжелы руль и педаль газа. Именно они в ответе за ощущение большого и тяжелого автомобиля, которое вызывает этот компактный и вовсе не тяжелый вседорожник. Стабильность на прямой

сочетается с вполне адекватным поведением при резкой смене полосы, а разгонная динамика – с вполне расторопным пятиступенчатым «автоматом». Кстати, по компоновочным соображениям главная пара у «Фрилендера» выполнена двухступенчатой, а ее суммарное передаточное число – без малого 5. Так что реально повышающей передачи у маленького «Ленд-Ровера» попросту нет. Плоско, как обычно, в динамике разгона, минус – в расходе топлива. Обладатель самого скромного мотора не уступает в аппетите машинам, которые тяжелее без малого на 300 кг и располагают «лишними» поллитрами объема двигателя.

Подвеска порадовала удачным компромиссом – при вполне достойной управляемости она очень энергоемкая, хорошо справляется и с раскачкой, и с крупными дефектами покрытия. Пожалуй, «Фрилендер» – единст-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



✕ – поперечный размер

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм			
	BMW X3	LEXUS RX300	LAND ROVER FREELANDER
L ₁	910-1160	935-1140	880-1100
L ₂	620-850	500-835	660-880
H ₁	1010	980	940
H ₂	975	975	950
B ₁	1400	1470	1420
B ₂	1350	1450	1420
b ₁	260-340	310-360	340
b ₂	350	330	400
L ₃	960/1730	1010	740/1540
B _{2min}	960	930	985
H ₂ (корот)	630	775	655
H ₂ (длин)	960	935	915
α, град	26	26	30
β, град	24	23	24
γ, град	19	19	34

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	BMW X3	LEXUS RX300	LAND ROVER FREELANDER
■ Весовые характеристики			
Снаряженная масса, кг	1879	1899	1604
Нагрузка на ось, кг:			
переднюю	949	1088	915
заднюю	930	811	689
Дорожный просвет, мм	195	170*	205
*200 мм в «верхнем» положении.			

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	BMW X3	LEXUS RX300	LAND ROVER FREELANDER
Противотуманные фары	•	•	•
Иммобилайзер	•	•	•
Центральный замок	•	•	•
Люк	•	•	•
Электростеклоподъемники передние/ задние	• / •	• / •	• / •
Электререскала	•	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•	• *
Подогрев сиденья	•	•	•
Круиз-контроль	•	•	•
Кондиционер	•	•	•
Климат-контроль	•	•	•
Аудиоподготовка	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Напряжители ремней	•	•	•
Подашки безопасности (кол-во)	8	9	2
Полноформированный багажник	•	•	•
Полнопроторенное запасное колесо	•	•	•
Цена	€56 900	\$85 900	\$37 400
<i>* Только опция</i>			

венный из трех автомобилей, способный быстро ехать не только по разбитому асфальту, но и по ухабистой грунтовке – вот что значит большой ход подвески!

ПРОВЕРКА ВНЕ ДОРОГИ

Естественно, говорить о серьезных внедорожных способностях нашей тройцы легкомысленно. Ни у одного из автомобилей нет жестких блокировок в трансмиссии, да и дорожный просвет не назовешь внушительным. По нашим измерениям на незагруженных машинах, лидер — «Филлендер» с 205 мм, затем идут БМВ со 195 мм и «Лексус» со 170 (машина с пневмоподвеской, представленная на тест, способна «проставлять» на 30 мм в скоростях до 50 км/ч, увеличивая просвет до 200). Впрочем, подробный рекламный проспект англоязычного внедорожника угловатого и скромные 186 мм под защитой моторного отсека.

По величине ходов подвески «Фрилендер», как мы уже заметили, впереди. Двигаясь по неровному полю, он ни разу не вывешивал колесо. «Лексус» в среднем положении пневмоподвески справляется с неровностями лучше БМВ, в верхнем — хуже: хода отбоя почти нет. Вне дорог подвеска БМВ явно неустойчива, очень жесткие стабилизаторы поперечной устойчивости. Но лучшим образом на скользком грунте ведет себя система X-drive, автоматическая подкачка шин: передние колеса при пробуксовке задних. Есть предположение, что трогание на рыхлом песке окажется проблематичным. Впрочем, это только подозрения, возникшие при наблюдениях за тем, как БМВ-ХЗ карабкался на скользкий подол.

Занятно сравнить рекомендации производителей касательно преодоления препятствий. Инструкция «Лексуса» обходит бездорожье стороной, «Ленд-Ровер» подробно описывает воз-

можности машины, БМВ лишь упоминает, что ХЗ создан не для бездорожья, а максимум для плохих дорог. Не стоит уточнять разницу между плохой дорогой в Германии и в России — она очевидна. Но заявленная БМВ глубина преодолеваемого брода выше, чем у «Ленд-Ровера»: 500 мм против 400. Что это — уверенность в том, что обладатели ХЗ не ринутся форсировать водные преграды? Полметра — это выше обрезки деревьев, со всеми вытекающими... извините, втекающими последствиями.

Мы же отметили другое – если «Лексус» и «Фрилендер» при проезде лужи отбрасывают воду в стороны, то БМВ усердно поливает собственное ветровое стекло. А к его мощным порогам после грунтовок прилипает столько грязи, что выйти из машины, не испачкав брюк, невозможно.

ВМЕСТО МУДРЫХ МЫСЛЕЙ

Что общего между этими тремя автомобилями? Пожалуй, лишь тип кузова, двигателя, полный привод и пятиступенчатые автоматические трансмиссии. В остальном троица напоминает лебедя, рака и щуку – как известно, все они могут плавать, но «специализация» у каждого своя. «Лексус» устанавливает заоблачную планку комфорта, БМВ демонстрирует агрессивность и скорость на хорошей дороге, «Ленд-Ровер», несмотря на «паркетную» сущность, все еще сохраняет заметный внедорожный уклон. Несмотря на солидный возраст (а «Фрилендеру» уже восьмой год!), он демонстрирует не только проходимость, но и неплохие дорожные манеры. Его вполне можно отнести к младшему классу «паркетников», а мощный двигатель и добротный перечень дополнительного оборудования позволяет ему обращать на себя внимание потенциальных покупателей более дорогих машин.

Автомобили на тест предоставлены:
БМВ-ХЗ 3.0i – «БМВ РУССЛАНД ТРЕЙДИНГ»,
«Лексус-RX300» – ООО «ТОЙОТА МОТОР»,
«Ленд-Ровер Фрилендер» – «Муса Моторс», тел. 785-11-11.



ПОСЛЕДНИЙ ОТПУСК

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ, АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ, АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ, КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

ОТ «АВОСЬ» ДО «ОЙ»

Мы всегда говорим «ой», когда уже страшно: утонуло, загорелось, рухнуло или попало в аварию. Создается впечатление, что до трагедии о последствиях тех или иных действий никто не думает, полагаясь исключительно на знаменитое русское авось. Не согласны? Ну, а чем еще объяснить суету вон того деятеля в левом ряду, что прищипывает свою легковушку с перегруженным прицепом? И ведь он не одинок. В дачный сезон и пору отпусков по дорогам мчатся вереницы легковых автопоездов. Судя по тому, сколько навьючено на несчастную технику и как безоглядно управляющие ею люди нарушают Правила, за рулем этих машин сплошные камикадзе. Но нет, каждый уверен в благополучном исходе поездки и не тяготеет мыслями о том, что по мере прибавки килограммов или километров в час такой автопоезд становится все опаснее для экипажа и окружающих. Как, впрочем, не затрудняет себя рассуждениями об ухудшении пассивной безопасности машины.

Сегодня мы предлагаем вниманию читателей уникальный эксперимент – крэш-тест автопоезда. Давайте нарушим традицию – пусть «ой» на сей раз прозвучит предупреждением.

ЗАКОННЫЙ КАВАРДАК

Задачу сформулировали предельно четко – симитировать аварию автопоезда, спешащего в отпуск. В его состав решили включить достаточно динамичный тягач, вместительный прицеп и закрытый багажник на крышу типа «финбокс».

Поскольку подобные испытания проводились впервые, мы углубились в изучение документов, чтобы сформировать автопоезд «по науке». Не тут-то было – собрать нужные нам составляющие в единое целое оказалось непросто. Суть проблемы в том, что автомобиль,





За мгновение до удара – скорость автопоезда – 64,2 км/ч.



0,06 с. Передняя часть автомобиля смята о деформируемое препятствие. Манекены начали движение вперед. «Финбокс» нагружает крепежные элементы, а прицеп передает энергию на кузов через тягово-сцепное устройство.



0,09 с. Началась деформация крыши и дверных проемов. Манекены ударились головами о руль и переднюю панель. «Финбокс» вот-вот оторвется. Прицеп продолжает давить «десятку», одновременно сминая собственный дышло.



0,19 с. У автомобиля сложился пол, его заднюю часть подбросило. Манекены начали движение назад. «Финбокс» летит, словно снаряд. Дышло прицепа сорвалось с крепежа и свернуло глушитель, а его борт ударился о задний бампер «десятки».

прицеп, тягово-сцепное устройство, багажник и элементы его крепления существуют как бы независимо друг от друга. А вместе, то есть в составе автопоезда, их не проверяют. Нет методик, нет и порядка. Перечисление всех нестыковок, наверное, займет целый журнал, поэтому отметим главное. Инструкции по эксплуатации, технические условия, стандарты, сертификационные требования на каждом шагу противоречат друг другу. Разобраться в частотке цифр и рекомендаций теоретически, конечно, можно, но потребитель наверняка этого делать не будет. Оно и окажется крайним, поскольку вынужден действовать на свой страх и риск. Ну скажите, стоит ли ворошить тонны бумаги, чтобы узнать – абсолютно законным может оказаться тот прицеп, полезная нагрузка которого... заметно меньше собственного веса. Очевидно, что такая покупка не имеет смысла: 150–180 кг можно разместить в машине.

Поэтому мы воспользовались правом первопроходцев и собрали автопоезд, как и большинство наших автомобилистов, руководствуясь в основном жизненными реалиями.

Стигачом определились быстро – эту роль доверили седану ВАЗ-21102 с пробегом 48 тыс. км, выпу-



Автопоезд выкатывают на исходную позицию, через сорок минут ледяная лавина доставит его в бетонный куб.

щенному в 2000 году. «Десятка» отвечала основным критериям: скоростная и динамичная, вполне пригодна для путешествий. Следующая особенность – владелец этого автомобиля, как правило, обладает достаточными доходами, чтобы приобрести и прицеп, и «финбокс». Ну а самое главное – из отечественных серийных машин «девятка» – лучший кандидат для нашего эксперимента хотя бы потому, что в ходе сертификации успешно проходит фронтальный удар о препятствие с 40%-ным смещением по Правилу ЕЭК ООН № 94 и даже набирает баллы в краш-тестах по методике Euro-NCAP. Заведомо безопасному автомобилю и поручили демонстрировать, насколько хуже он станет держать удар в составе автопоезда.



Автопоезд «зажали в угол».

На «десятку» смонтировали тягово-сцепное устройство производства ООО «Автострой» из подмосковной Коломны. Изделие весит 15 кг, допускает вертикальную нагрузку на шар 50 кгс, полная масса прицепа не более 750 кг и скорость автопоезда не выше 80 км/ч.

Прицеп подбирали, ориентируясь на грузоподъемность и размерность колес. Кому охота брать в дальнюю дорогу дополнительную запаску, если есть возможность обойтись одной – и для автомобиля, и для прицепа. Выбор пал на модель БелАЗ-81201. Колеса с покрышками 175/70R13, накатным тормозом не оборудован,

масса прицепа 220 кг, полезная нагрузка не более 500 кг, максимальная скорость 70 км/ч.

Загружая прицеп балластом, исходили из следующих соображений. Для «десятки» допустимая полная масса прицепа без тормозов составляет 400 кг, с тормозами – 800 кг. Различия скажутся на длине тормозного пути автопоезда. Но в процессе соударения наличие или отсутствие тормозов на прицепе (как, впрочем, и на автомобиле-буксировщике) не играет практически никакой роли – ведь в крэш-тестах бьют свободно катящиеся машины с «отпущенными» тормозами. Поэтому моделировали ситуацию с наиболее тяжелым прице-



Пол в зоне ног водителя изуродован, система выпуска сломана.



Ни тягово-сцепное устройство, ни страховочный тросик не способны выдержать натиск прицепа.



Это все, что осталось от дышла и переднего борта прицепа.

пом, не превысив при этом его допустимую полную массу 720 кг. Нагрузка на фаркоп также в пределах допуска. Впрочем, будем открытвенны – многие ли точно выверяют массу груза? Да в таких прицепах кирпичи возят вровень с бортами! По большому счету, наш автопоезд не так уж сильно отличается от тех, что колесят по дорогам.

«Финбокс». Свежее руководство по эксплуатации автомобилей «десятого» семейства допускает неоднозначное толкование. Масса груза с багажником, установленного на релингах универсала ВАЗ-2111, не должна превышать 50 кг. О сиденьях – ни слова: запрещено или разрешено? Если да, то сколько – неизвестно. Как действовать? Снова поступили, словно обычные водители. Купили челябинский бокс «Шарк» собственной массой 12 кг, точно по инструкции к нему добавили 50 кг балласта и водрузили все это на крышу ВАЗ-21102 с помощью крепежного комплекта «Атлант» из Санкт-Петербурга.



0,25 с. Корму автомобиля подняло еще выше и развернуло. Манекены ударились о подголовники. «Финбокс» парит в воздухе. Дышло прицепа бьет по подвеске. Заднее колесо «десятки» прокатывается по переднему борту начавшего вращение прицепа.



0,32 с. Искорверканную машину продолжает доразвивать. Манекены снова качнулись вперед. Полет багажника прервал бетонный куб. Прицеп, вращаясь, скользит в сторону деформируемого препятствия.



0,43 с. Автомобиль почти остановился. «Финбокс» рухнул на его смятый капот. Прицеп ударил в водительскую дверь «десятки».



0,64 с. ВАЗ-21102 замер, придавив остатки дышла. Из расколотого «Финбокса» сыплется песок, служивший балластом. Прицеп же «добил» деформируемое препятствие.

БЕЛАЗОМ ПО «ДЕСЯТКЕ»

Как проводили крэш-тест? Попробуйте угадать, опираясь на цифры. Правила дорожного движения ограничивают скорость автопоезда 70 км/ч на шоссе и 90 км/ч на автомагистралях. Инstrukция к тягово-сцепному устройству допускает 80 км/ч, к прицепу – 70 км/ч. В реальной жизни многие водители переваливают за сотню.

И все же, взяв за ориентир Правила, мы решились на фронтальный удар с 40%-ным смещением по методике EuroNCAP со скоростью 64 км/ч. Впервые, это значение ближе всего к разрешенным 70 км/ч. Во-вторых, размещенные в салоне ВА3-21102 манекены «Гибрид III» и линейные измерения предоставят данные для сравнения «десятки» без прицепа и багажника на крыше уже тестировали по данной методике.

Разбиение увидеть невозможно – оно длится меньше секунды. Звук разгоняющей автопоезд лебедки, удар, обломки железа, застывшие перед бетонным кубом, и традиционная пауза в полной тишине. Ни дать ни взять – минута молчания. Потом начинается работа фотохудожников и специалистов, расшифровывающих данные.

Да, прицеп и багажник на крыше – страшная сила! Полет последнего остановил лишь бетонный куб. Случись подобное на дороге, сорвавшийся с крыши «финбокс» наломал бы дров. Настоящий снаряд, причем чрезвычайно опасный для окружающих. А прицеп? Посмотрите на кинограмму и фотографии с последствиями крэш-теста. Огромный вес догружает машину при ударе, лиша ее возможности спасти жизнь водителю и пассажиру. Мало того, сорвавшись с тягово-сцепного устройства, БелАЗ бьет подскокивший автомобиль по глушителю и подвеске, чудом не за-



Разбитый в хлам передок, деформированный дверной проем. Да, 64 км/ч плюс прицеп – страшная сила!

дев бензобак, и потом ударяется о деформирующее препятствие. А оно-то имитирует вторую машину, участвующую в аварии, – значит, прицеп добивает и ее пассажиров!

Теперь самое время обратиться к данным измерений и выводам специалистов. О том, как деформировался автомобиль, можно судить по таблице. Подчеркнем – прямое сравнение в силу ряда причин будет не слишком корректным, допуск по EuroNCAP и результаты разбиения «десятки» без прицепа даны для ориентира. Главное – оценить порядок цифр и понять: перегруженный автомобиль держит удар намного хуже. О том, что произошло с водителем и пассажиром, расскажет рисунок. Наглядные обозначения цветом дополняют следующие данные.

Пассажир. Изгибающийся момент шеи минус 75 Н·м при предельно допустимых минус 57 Н·м. Результирующее ускорение головы в течение 3 мс –

94 g ($g = 9,8 \text{ м/с}^2$), при допустимом значении 80 g.

Водитель. Показатель травмирования верхней части левой голени – 1,7 единицы (положено не более 1,3). Сжатие правого бедра 9,9 кН при допустимых 9,07 кН. Конечностям бедняги досталось так сильно, что манекен пришлось разбирать (!), извлекая из машины.

Критерии травмирования – термин, в общем-то, сухой и сутубо специальный. Врач бы в таком случае сказал: «Полученные травмы несовместимы с жизнью». Речь об экипаже автопоезда. Конечно, что летающий «финбокс» и крушащий все вокруг прицеп могут увеличить число жертв.

ВСПОМНИМ ДЕДУШКУ КРЫЛОВА

Дело, конечно, не в конкретной «десятке», «финбокс» или прицепе из Белоруссии. Наш крэш-тест – свидетельство



Передняя панель разрушена в том числе и головой пассажира.



Когда-то эти осколки пластика и рваный металл были водителем и пассажиром.



Чтобы извлечь из машины манекен водителя, его пришлось разбирать! Часть правой ноги так и осталась зажатой между сиденьем и приборной панелью.

того, насколько опасен любой автопоезд. Очевидно также, что одними лишь призывами не грузить сверх меры и соблюдать скоростной режим комплексную проблему не решить. Нужны согласованные действия всех заинтересованных сторон. Пока же ситуация такова, что влору обратиться к творчеству Крылова. Его басня «Квартет» особенно актуальна, поскольку безопасность на дорогах зависит от сыгранности «большой четвертки», которой мы адресуем наши пожелания.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Как часто вы используете прицеп к легковому автомобилю?



22% по необходимости

75% не использую

Производителям дополнительного оборудования следует сделать шаг навстречу автозаводам — оснащать все без исключения прицепы полной массой от 300 кг и выше накатными тормозными системами, а также учитывать допустимую нагрузку на крышу конкретной модели, не смущая покупателей цифрами с потолка.

Кстати, много ли сейчас в магазинах прицепов этой весовой категории, оборудованной накатным тормозом? Обсудю рекомендация автозаводом – брать в расчет предложения на рынке прицепов. Также пора, наконец, называть вещи своими именами. Допускаем багажник на крышу конкретной модели – говорим да, не допускаем – нет. А еще хорошо бы не менять цифры от одного переиздания инструкции к другому. Помнится, у того же Ваз в 1995 году допустимая полная масса прицепа к «десятке» была 400 кг для необорудованного тормозами и 1000 кг для оборудованного. Сейчас фигурируют цифры 400 и 800 кг.

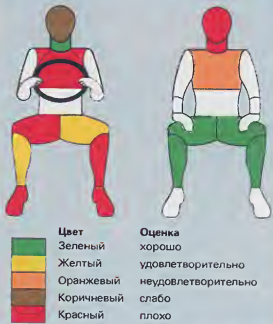
Организм сертификации пора уже выработать четкие и понятные критерии допуска прицепов, багажников, тягово-сцепных устройств к эксплуатации, а также обязать автозаводы внятно позиционировать модели. Не может конкретная модификация тянуть прицеп – не надо. Если может – пусть маркирует действительно прицеп, а не жалкий коробок с мизерной грузоподъемностью. Кому, как не специалистам сертификации координировать усилия

ЛИНЕЙНЫЕ ИЗМЕРЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ ПОСЛЕ УДАРА

Параметр (остаточное смещение), мм	Допустимое значение по Евро- NCAP	BA3-21102 с шариковым и фрикционным, полная масса 2941 кг	BA3-2110, полная масса 1201 кг
Центра вала руля: внутри салона вверх	<80 35	330*	95
в сторону пассажира	<100	138	110
Центра педалей назад:			
сцепления	<200	320	205
тормоза	<200	355	155
акселератора	<200	170	130
Центра педалей вперед:			
сцепления	<80	-65	5
тормоза	<80	-55	15
акселератора	<80	-145	-65
Основания передней стойки автомобиля назад:			
слева	<200	320	50
справа	<200	-25	35

* Выделены параметры, не уложившиеся в допуск

ОЦЕНКА ТРАВМИРОВАНИЯ ВОДИТЕЛЯ И ПАССАЖИРА



Оценка
хорошо
удовлетворительно
неудовлетворительно
слабо
плохо

производителей, учитывая при этом интересы потребителей.

Конечно же, инспекторов ГАИ весами для проверки массы автомобиля не снабдят. Но за скоростью можно следить обязаны. А еще сотрудников ДПС необходимо вооружить знаниями о том, к какому автомобилю какой прицеп можно цеплять. Но это станет возможным лишь тогда, когда закончится законодательная неразбериха.

А пока лебедь, рак и щука тянут в разные стороны и безопасности автопоездов в основном на совести водителей. Может быть те, кто увидел последствия краш-теста, найдут теперь силы положить в прицеп чуть меньше и не топтать газ, чтобы их визиты на дачу или поездку в отпуск не стали последними. □

«АСТРА» ЛОГИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ. ФОТО АВТОРА

Перед самым полетом к Тулону я дремал. Мне снились огромные быстрые гвоздики. Но разглядывать их долго не пришлось – пошли на посадку. «Сон, – подумал я, – стало быть, к цветам!» На выходе из аэровокзала нас ждали «астры» третьего поколения от «Опеля». И хотя в имени «Астры» больше космического, астрально, было все равно приятно.

СЛЕДУЯ ГОРОСКОПУ

Возьмем за точку отсчета середину сентября 2003 года, когда на Франкфуртском салоне автомобиль впервые показали широкой публике. Выходит, что «Астра» по гороскопу Дева. Рожденные под этим знаком старательны и щепетильны, вдобавок устанавливают для себя слишком высокие критерии. Покровительствует Деве Меркурий.

Не знаю, кто мне покровительствовал, когда распределяли автомобили, но на руках оказались ключи от машины цвета «серый металлик» с самым мощным на сегодня двухлитровым двигателем – 170 л. с., шестиступенчатой коробкой передач и в комплектации «Спорт».

Новая «Астра» – существо и впрямь космическое: я только подходил еще к автомобилю с электронным ключом в кармане – тот в ответ разблокировал двери и замок багажника. Машина буквально фонтанирует техническими новинками, да и во внешнем облике есть что-то астральное. Стремительные линии корпуса, стильный дизайн. Неслучайно посетители Франкфуртского автосалона назвали новую «Астру» самой привлекательной в компактном классе.

Понимаю, потенциальных владельцев больше интересуют практические

достоинства. Что ж, они наглядно видны из рисунка.

Мне же еще понравилось, что внешний динамичный дизайн нашел естественное внутреннее продолжение: «горбинка» по центру капота прослеживается на передней панели, центральной консоли и, спрятавшись под центральным тоннелем кузова и задним сиденьем, выныривает на пятой двери.

Крупные светотехнические элементы язык не поворачивается назвать просто фарами. «Опелевцы» окрестили их «системой адаптивного головного освещения». Она сама включает и выключает свет, контролирует силу и угол наклона светового потока, чтобы не слепить встречных водителей. К тому же «астральные» фары наделены свойством отслеживать дорогу и направлять луч в сторону поворота.





На руле – управление борткомпьютером и аудиосистемой.
Подсветка дверных ручек не только удобна, но и эффектна.



Материалы отделки добротны и приятны на ощупь.



Очевидно – «Опель» резко поднимает планку технического оснащения для компактного класса. Невольно задумаешься, стало ли причиной тому взаимное расположение светил или амбициозность председателя совета директоров Карла-Петера Форстера, назвавшего новую «Астру» символом динамичности и качества.

ПОСЛЕДСТВИЯ КОНСТЕЛЛЯЦИИ

По мнению экспертов, «Астра» предыдущего поколения не обладала выдающимися способностями ни по части комфорта, ни по поведению на дороге. Сейчас положение в корне изменилось.

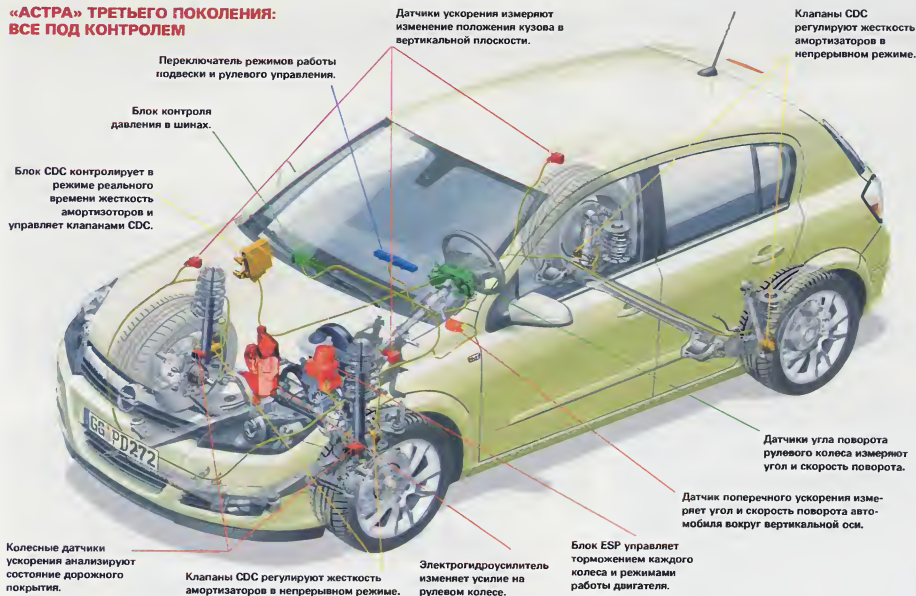
Точная и отзывчивая в управлении «опелевская» новинка уверенно держится в виражах, демонстрируя пример для подражания. Сначала я ездил на двухлитровой версии, чье адаптив-

ное шасси контролирует интерактивная система управления (IDS). И точное соблюдение баланса между плавностью хода и спортивной четкостью прохождения поворота относил к заслугам системы IDS, которая объединила ставшие привычными противобуксовочную и антиблокировочную (ESP и ABS) с непрерывным управлением жесткостью амортизаторов CDC, применявшимся только на эксклюзивных спортивных автомобилях. Эффект получился впечатляющий. Машина не просто проходит поворот, она его проглатывает. При этом сидящие в салоне не замечают кренов, почти незаметны «клевки» при торможении.

Основу CDC – кстати, эта опция обойдется владельцу в \$1100 – составляют гидравлические амортизаторы, управляемые электромагнитными клапанами, которые непрерывно подстраиваются под реальное состояние



«АСТРА» ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ: ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ



ХАЙДИ МАККОРМАК,
глава представительства GM
в России и СНГ

Первые «астры» появятся у российских дилеров в конце мая-начале июня. Это будут машины для тест-драйвов и прессы, а клиенты получат «астры» во второй половине лета. Определение цены во многом зависит от колебания курса доллар-евро – вопрос будет решен в последний момент. В Европе пятидверные «астры» стоят от 15 до 22 тысяч евро в зависи-

мости от комплектации. Замечу, что наши цены чуть привлекательнее, чем у основных конкурентов. Этой же позиции мы будем придерживаться и в России.

В Россию в силу особенностей спроса будем поставлять автомобили с бензиновыми двигателями от 1,4 до 2,0 л. С дизелями сложнее, мы пока анализируем возможности эксплуатации таких моторов в России. Но если клиент пожелает – поставим ему и дизель. Традиционно будем предоставлять двухлетнюю гарантию и рекомендовать обслуживание один раз в 15 тыс. км.

Я вместе со всеми участвовала в тесте, и мне кажется, машина получилась просто супер. Она стала заметно больше внутри, багажник по объему один из лучших в классе. «Астра» эффектно и современно выглядит. С точки зрения дизайна она удалась. Пять вариантов качественной отделки салона тоже о многом говорят. Технически машина отлично оснащена, на ней устанавливаются системы, которые доселе в таком классе не предлагались. Думаю, клиенты оценят новую «Астру» по достоинству.

дорожного покрытия и стиль езды конкретного водителя. Как итог – великолепная плавность хода, постоянный контакт колеса с дорогой.

Адаптивное шасси предусматривает три варианта вождения: стандартный, спортивный и с отключенной программой стабилизации ESP. При переходе в спортивный режим «Астра» меняется на глазах. Заметно тяжелеет руль, реакция на педаль газа проявляется резче,

На машине с КП «Изитроник» не нужно выжимать сцепление – его здесь нет. Таблица слева – с телефоном дорожного сервиса «Опелая».





более жесткой становится подвеска. На такую провокацию невозможно не ответить увеличением скорости. И что же? «Астра» продолжает упорно цепляться за дорогу. Инженеров можно поздравить с большой удачей!

Любопытно, что «Астра» в простой комплектации, без регулируемых амортизаторов, мне показалась не менее привлекательной. После езды в жестком спортивном режиме, после стольких попыток сорвать машину в занос размеренная езда, естественно, пришлась по вкусу. Швы и мелкие неровности дороги подвеска фильтровала легко и без шума, не моргнув, проходила ямки побольше. Машина, не напрягаясь, ввинчивалась в серпантин на склонах французской Ривьеры. Весь секрет заключается в том, что «астры» в серийной комплектации также оснащают ESP.

Теплое впечатление не смогли омрачить ни ручки управления кондиционером, ни самым удобным образом расположенные внизу центральной консоли, за рычагом переключения передач, ни выискивающий над ручником подлокотник.

ПОД ПОКРОВИТЕЛЬСТВОМ МЕРКУРИЯ

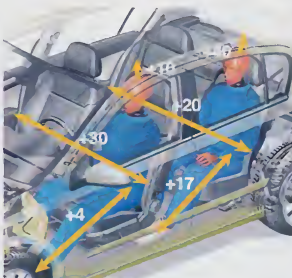
Впрочем, когда мы обычно пользуемся ручником? Когда трогаемся с места на подъеме. Но «Астра» он не нужен! Устройство Hill-Start assist – «помощник при трогании на подъеме» превращает скатывание автомобиля назад. Непривычно безо всяких подстраховок снимать ногу с тормоза на горке, но как приятно, что машина тебя «понимает» и дает некоторое время, чтобы выключить передатку и нажать на газ. Вот бы такую машину для экзаменов на «права»!

Другими интересными новинками «Астры» воспользоваться не довелось,

но без упоминания о них рассказ о машине будет неполным. Да и Меркурий может не простить...

Система стабилизации прицепа постоянно следит за рысканием автопоезда и при необходимости снижает скорость, прикрывая дроссельную заслонку, до восстановления устойчивости. Наконец, специально для зимних условий и машин, ночующих вне гаража, – система быстрого обогрева Quick Heat.

С таким набором достоинств и восьмью вариантами силовых агрегатов мощностью от 80 до 200 л. с. (самый мощный появится летом), тремя видами кузовов (вслед за пятидверным хэтчбеком последует его трехдверная версия и универсал с удлинненной базой)



Машина в сравнении с предшественницей стала заметно шире, у водителя и пассажиров заднего ряда появилось больше места для ног, да и потолок поднялся над головой. Очень удобной оказалась посадка на заднее сиденье. Проем задней двери заметно шире в верхней части и имеет наклон параллельно спинке сиденья, поэтому, устранившись в салоне, не приходится пригибать голову.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

OPEL ASTRA 2.0 170 л. с.

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4250
ширина	1795
высота	1460
база	2615
Радиус поворота, м	5,3
Снаряженная масса, кг	1155
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,9
Максимальная скорость, км/ч	217
Топливный запас топлива, л	АИ-95/52
Расход топлива, л/100 км	
(EU 99/100)	
загородный цикл	6,9
городской цикл	12,9

Кузов

Кузов	несущий
Количество дверей	5
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	350

Двигатель

Двигатель	бензиновый с турбонаддувом
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1998
Мощность, кВт/л. с.	125/170
при об/мин	5200
Крутящий момент, Н·м	250
при об/мин	1950

Трансмиссия

Привод	передний
Коробка передач	М6

Ходовая часть

Подвеска: спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	с электрогидроусилителем
Тормозы: передние	с ABS, ESP
задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	215/40R17
Системы	CDC, IDS, датчики дождя, включения и регулировки фар

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Противотуманные фары	•
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Электростекоподъемники (перед./зад.)	•
Электростеклоподъемники (перед./зад.)	•
Электростеклоподъемники	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Круиз-контроль	•
Кожаный салон	•
Климат-контроль	•
Аудиосистема	•
Натяжители ремней	•
Подушки безопасности (коп-во)	6
Трансформируемый багажник	•
Полноразмерное запасное колесо	•

РЕЗЮМЕ

- Современный дизайн, высокая глянцевость лака, отличная управляемость, богатое оснащение.
- Ограничение обзорности сзади из-за подпоясанных заднего ряда, затруднен доступ к органам управления климатом и рулем.

«Астра» имеет высокие шансы на успех. Тем более, что звезды и Меркурий уже сделали свой выбор.

А причем тогда свинившие мне гвоздики? Я просмотрел толкователь снов. «Гвоздики» – это успех, удовольствие. Что ж, тогда и здесь все сходится. □

ОПИУМ ДЛЯ НАРОДА

ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ. ФОТО АВТОРА И «ФОЛЬКСВАГЕН»

Попробуйте, уважаемый читатель, навскидку назвать пяток фирм, выпускающих представительские автомобили высшего класса. А про «Фольксваген» что, забыли? Вам до сих пор непривычно видеть его в такой компании? Вот и мне странно: «народный автомобиль» — и шестизначная сумма на ценнике. Понятно, что народ бывает разный, но все же...

Поэтому приглашение познакомиться с удлинненной версией «Фазтона» (народнее некуда) показалось интересным — и с машиной пообщаться, и попытаться понять, для какого все-таки народа она сделана.

ЧЕГО ИЗВОЛИТЕ?

Эх, вспомню молодость и представлю себя персональным водителем руководящего лица. Вместо «уазика» — чудо немецкой техники, вместо товарища полковника — господин директор, вместо армейской гимнастерки — черный костюм. Рот на замок, лицо — каменное, стиль вождения — уверенно-хамоватый и одновременно пре-

дельно мягкий, чтобы у хозяйина не болталась голова. Коллега, исполняющий обязанности босса, громоздится, не по рангу, на переднее сиденье. Что ж, у начальства свои причуды. «Как долетели? Куда едем?» Ясно, Дрезден, отель «Кемпински».

Эй, навигация! Рассказывай, куда рулить. Нашла свои спутники? Вот и отлично. Селектор шестиступенчатого «автомата» в положение «драйв» — ручным режимом переключения пусть другие балуются. Вспыхнули ксеноновые фары — поехали.

Надо быть оригиналом, чтобы купить «членовоз» с дизелем. Но выбирало начальство — наше дело ездить. А ездить на таком очень даже неплохо. Когда под капотом триста с лишним лошадей и 750 (!) ньютон-момента, какая разница, что плещется в баке. Чуть погладил ногой педальку — и покатишься, мягко так, бесшумно. Надо быстрее — стоит только надавить, и будет такое «быстрее» — ускорение совсем не дизельное! Тут, правда, мотор дает себя знать — издает утробное бормотание, приглушенное,

будто на «американце» с огромной бензиновой «восьмеркой».

Вот и на автобан выбрались. Крейсерский режим: на спидометре 140, стрелка тахометра едва приподнялась, передача — шестая. Мотор отдыхает — я тоже. Аппарат вообще-то для работы удобный, жаловаться не на что. Разве что по забитому городу крутиться на таком мастодонте не слиш-

ком приятно. А так — все блага автомобильной цивилизации, что для шефа, что для водителя, никакого деления на «черных» и «белых». А уж электроники разной! Вот почуял впереди грузовик и давай сам тормозить. Спасибо, уважаемый круиз-контроль, но с этой фурией я без вас разберусь. Умные машины стали, скоро сами ездить будут, а мы без работы останемся...



Стекланные стены, белые халаты, канадский паркет — совершаемое здесь священнодействие и есть сборка «Фазтона».

Ну, вот и приехали. «Что вы говорите? Да, шумит немного. Обязательно проверю. Спокойной ночи». Продвинутой все-таки у меня шеф, заметил, что колеса гудят. Немудрено: на зимних шинах, да по асфальту. Сам виноват, давно пора переобуться, хотя... за такие деньги фирма могла бы еще с шумоизоляцией помудрить.

Каков «Фазтон» на фоне конкурентов? Вроде хорош:

простор, комфорт, оборудование богатое – все в наличии. Двигки достойные, полный привод, в общем, есть все, что положено по рангу. Две вещи меня смущают: стиль и марка. Но первое – дело вкуса, а второе – привычки.

СТЕКЛЯННЫЙ ХРАМ

Дорогая машина – не просто средство передвижения. Это стиль жизни, это – принад-

лежность к определенному социальному классу, это, если хотите, демонстрация собственного «Я». Круг владельцев относительно узок, и миссионеры от маркетинга бьются за души (читай – кошелки) толстосумов. Убедить, очаровать, заигнотизировать – и, наконец, обратить в свою веру. Всякая религия имеет свой храм, так что культ «Фазтона» – не исключение. Назы-

вается это место «стеклянная мануфактура».

Кто-то протыкает небо иглами минаретов, кто-то покрывает купола чистым золотом, кто-то вырубает в скалах многометровые изваяния. «Фольксваген» построил завод из стекла. В центре города, в парке, на зеленой лужайке. Никакой грязи, никаких чадающих труб, даже комплектующие подвозят на специально для этого по-



строенном... трамвае. Здесь не просто собирают автомобили, здесь священнодействуют на глазах изумленных прихожан.

Вам нравится такой цвет? Менеджер двигает миниатюрную модель «Фазтона» по столу к потенциальному покупателю. Как вам эта кожа, а такая фактура дерева? Образцы двигаются по полированной столешнице, и экран компьютера тут же демонстрирует, как это будет выглядеть на живом автомобиле. Вы хотите посмотреть на сборку машины не через сте-

кло – ради бога, только надевшие белый халат, мы, знаете ли, последнюю бактерию вчера умыли. Вам нравится наш паркет? Ну еще бы, пол стеклянных чехов покрыт канадским клеом. Желаете проследить за сборкой своей машины? Уверяем, все делается тщательно: вручную, умелыми руками специально обученных рабочих – немцев, лучших в мире! Автоматизированы лишь «сварьба» – соединение шасси с кузовом да выклейка стекол.

Пора получать готовый автомобиль? Вон он, на па-

том ярусе стеклянной башни. Доставят сияю минуту! А пока – пожалуйста на обед. Или выберем аксессуары? Может, портмоне за несколько сот евро или кожаный портфель за пару тысяч? Право, недорого – ведь вы купили такой автомобиль, надо придерживаться стиля...

...Как-то раз мне, человеку от религии далекому, довелось присутствовать на пасхальной службе в московском Кремле. Пошел из интереса, взглянуть на патриарха и церковное великолепие. А закончилось все тем, что



Кожа, дерево, электроника и... список всевозможного оборудования на восемнадцати листах. Так что выбор для покупателя нелегок.



Надпись гласит, что под крышкой скрывается десятицилиндровый 313-сильный турбодизель с «тракторным» крутящим моментом.



Удлинение базы на 200 мм – гарантия простора для задних пассажиров. Без такой модификации в высшем классе делать нечего.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ VOLKSWAGEN PHAETON LONG

Общие данные

Размеры, мм:			
длина	5175		
ширина	1903		
высота	1450		
Снаряженная масса, кг	2286	2390	2494
Время разгона 0-100 км/ч, с	6,9	6,1	6,9
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):			
загородный цикл	9,8	10,9	8,5
городской цикл	18,9	23,9	16,5

Двигатель бензиновый турбодизель

Расположение, число цилиндров	V8	W12	W10
Рабочий объем, см³	4172	5998	4921
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	246/ 335	309/ 420	230/ 313
Крутящий момент, Н·м при об/мин	6500	6000	3750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	430	550	750
Трансмиссия			
Привод	полный		
Коробка передач	автоматическая 6-ступенчатая с возможностью ручного переключения*		

Ходовая часть

Подвеска	независимая для всех колес, пневматическая с регулируемой жесткостью и изменяемой дорожным просветом
Рулевое управление	револьверное с усилителем
Тормоза	дисковые вентилируемые
Размер шин	235/ 235/ 235/ 55R17 50R18 50R18

* Пятиступенчатая с двигателем W12.

вместе со старушками толкался, пытаясь попасть под брызги святой воды и чуть от счастья на колени не рухнул. Наваждение какое-то! Так и в храме «Фазтона»: на людей, от техники далеких, автомобильное священнодействие должно повлиять магически. Главное – человека заманить, а уж дальше профессионалы свое дело сделают: охмурят неокрепшую душу и обратят в свою веру. Забудешь все сомнения, и марка перестанет казаться слишком народной и непрестижной. Ведь предупреждал классик: любая религия – это опиум для народа.

ЧЕЛОВЕК, МАШИНУ!

А теперь сыграем на начальство. Представим себя, лю-



В этом аквариуме автомобили дожидаются владельцев. Хочешь — получи заказ у дилера, хочешь — приезжай за ним в Дрезден, на Стекланную мануфактуру.

бимого, богатым и преуспевающим, а потому не сильно стесненным в средствах. И вот для очередной поездки к подъезду офиса подан темный «Фазтон». С бензиновой «восьмеркой» (к дизелям испытываю предубеждение) и, естественно, длиннобазный. Люблю, знаете ли, простор. В Вольфсбург, на завод!

Ну кто придумал это ручное переключение передач! И еще рычаги для этого под рулевым колесом установил. Для нового водителя они, как красная тряпка для быка. Вот шурует ими, никак не наиграется. Парень молодой, балдеет от всяческих систем и устройств — всем пытается пользоваться. Вчера на плохонькой, прямо скажем, дороге настроил пневмоподвеску на максимальную жесткость: чувствую — уж больно трясет. Да и вообще едит резковато — нравится ему, видите ли, динамика «Фазто-

на» и тормоза! Купишь свою машину — будешь упражняться, а сейчас, будь добр, поспокойней. Впрочем, человек он ответственный, водит уверенно, вздрагивать не заставляет. Ну приглянулся ему этот «Фольксваген», что тут поделаешь. Да и я на машину не жалуюсь, потому что...

А! Что! Да-да, понял, приехали. Извините, задремал, в последние дни сплошная суета. Так вот, нравится мне машина или нет? Скажу так: ничего не имею против. Не слишком громко звучит? Ничего, главное — содержание, а за какой оно вывеской скрывается — не важно. Ведь любую вещь можно подать с разных сторон. Для одних я — солидный обладатель длиннобазного «Фазтона», и пусть гадают, что за зверь такой. А для других — скромный владетель «Фольксвагена», самого что ни есть народного. Для прокурора, например. Тьфу-тьфу-тьфу. □

На правах рекламы



Будь готов к приключениям!



Если Вы любите активный отдых. Вас привлекают приключения и красота окружающего мира. Вас не страшат капризы природы и Вам необходимо недорогое, надежное и комфортное снаряжение, способное, с одной стороны, выручить в трудную минуту, а с другой — создать условия максимального удобства пребывания на свежем воздухе, марка NORDWAY — это Ваш выбор. Начав в 2001 году освоение российского рынка, компания прочно закрепила здесь, предлагая товары безупречного качества по доступным для большинства российских любителей активного отдыха ценам. В летнюю коллекцию NORDWAY входит: туристическое снаряжение (палатки, спальники, рюкзаки, туристическая посуда, костровое снаряжение) и горные велосипеды.

спортивные супермаркеты
спортмастер

Единая справочная служба: (095) 777-777-1

www.sportmaster.ru

МОСКВА: адрес ближайшего магазина можно узнать по телефону (095) 777-777-1. С. ПИТЕРБУРГ: Московская пр-д, 10. Сидорова/Пискаревский пр-д, 5. пр-д Спасская, 4. пр-д Звенигород, 27. Представитель пр-д, 31. Справочная служба: (812) 325-222-0. РОСТОВ-НА-ДОНУ: Волгодонская пр-д, 58. пр-д Машинная, 30. ТБЦ «РОСБЕТОП». Справочная служба: (8632) 555-555. САМАРА: Московская ул., 81А. ТЦ «Победа Хаус», (8482) 700-44-4. ТОЛЬЯТИ: ул. Революционная, 42. (8482) 55-00-00. УЗЛЫ: ул. Дзержинского, 8. (8432) 777-77-1. КРАСНОЯРСК: ул. Телевизионная, 1. (3912) 58-60-40. САРАТОВ: ул. Чернышевского, 94. (8452) 20-77-20. ЕКАТЕРИНБУРГ: ул. Щербинская, 4. ТРЦ «КАТЕРИНБУРГ». (3432) 217-66-41. ВОЛГОГРАД: «Б-30 лет Победы». «Пар Хаус». (8442) 48-96-41. И. НОВОРОД: ул. Вокзальная, 61. (8312) 16-75-00. НОВОСИБИРСК: ул. Плехановская, 11. ТЦ «Ариэ». (3843) 390-300. СТАВРОПОЛЬ: ул. Дзержинского, 11А. (8652) 770-800. ИЖА: пр-д Свободы, 44. (8402) 55-14-00. НОВОСИБИРСК: ул. Челюскинцев, 15. (3532) 21-71-81. ТОМЬ: ул. Мельникова, 87/1. (3822) 228-255. КИЕВ: «Б-30 лет Победы», 22. пр. Независимости, 11. ТЦ «УКРАИНА». Справочная служба: (044) 569-50-50. КЕЛЬНЕР-СТОРП: ул. Замысловская, 10/7. (044) 464-61-00. Отыскать центр: ул. Шелковская, 24Е. (044) 451-88-88. МИНСК: ул. Я. Колоса, 35. (171) 211-33-33. ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ЦЕНТР В МОСКВЕ: ул. Б. Галушкина, 7. (095) 755-81-44. 755-81-82.

БЕЛЛА «АЛЬФА»!

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



АЛЕКЩИНСКАЯ ИКОНА

«Белла «Альфа»! Белиссима!!!» – водитель мягкого «Пунто», на котором, кажется, не осталось ни одной целой кузовной детали, экспрессивно жестикулировал и чмокал губами, выражая высшую степень восторга. Наконец загорелся зеленый, сзади мгновенно отреагировали несколько клаксонов, включая трубный рев какого-то самосвала, и ФИАТ унесся вперед, подпрыгивая на латаной-перелатаной неаполитанской мостовой.

Повышенное внимание ощущалось постоянно, «Альфа-Ромео» в Италии –

это икона и национальная гордость. Что уж говорить о новейшем спортивном купе – посетители уличных кафе разворачивали стулья, чтобы получше рассмотреть «Альфа-Ромео GT». Полубоваться есть на что: стильный приземистый кузов словно вырезан из одной глыбы и похож на тело хищника, налитое грацией и внутренней силой. Внешность лаконична, нет ни одной лишней детали, традиционно маленькие задние фонари и вовсе превратились в две узкие рубиновые прорези. Весь блеск сосредоточен спереди — на фирменном треугольном щите.

Машина с громадными дверями и узкими безрамочными стеклами воспринимается именно как купе «гран туризмо». Хотя, строго говоря, это трехдверный хэтчбек, причем достаточно практичный. Спереди хватит места и двухметровому дяде, правда, не слишком упитанному, иначе не поместится в глубокое профилированное кресло. Сзади – трое размера 48/3 или парочка покрупнее. Есть вполне вместительный багажник на 320/905 л. «Альфа GT» построена на базе модели 156: передние ведущие колеса, расположенный поперечно двигатель.



ALFA ROMEO GT 2,0 JTS

■ Прошлой весной на Женевском автосалоне была показана «Альфа-Ромео GT» от ателье «Бертоне», а в конце 2003 года машина пошла в серию.

■ Трехдверный пятиместный хэтчбек, напоминающий спортивное купе, построен на платформе модели 156.

■ Оснащается бензиновыми моторами 1,8; 2,0; 3,2 л или 1,9-литровым турбодизелем. Коробки передач – пятиступенчатая механическая и автоматическая «Селеспид» с функцией ручного управления.

■ Диапазон цен в Италии на машины в базовых комплектациях – от 26 200 до 36 500 евро, максимальная цена с дополнительным оборудованием – 42 000 евро, стоимость тестового автомобиля – 36 000 евро.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Противотуманные фары	•
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Электростеклоподъемник (перед.)	•
Электрзеркала	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Круиз-контроль	•
Кожаный салон	•
Кондиционер	•
Климат-контроль	•
Аудиосистема	•
Натяжители ремней	•
Подушки безопасности (кол-во)	6
Трансформируемый багажник	•
Цена, евро	36 000

прочим, двигатель не прост: 2-литровый 165-сильный агрегат оснащен выпрыском топлива непосредственно в цилиндры. С ним «Альфа» разменивает сотню всего за 8,7 с и достигает 216 км/ч.

Пока неспешно выбираемся из города, Selespeed работает в режиме City, как обычный «автомат». Различия лишь в акустическом сопровождении (в тишине хорошо слышен лязг при включении передачи) да в отсутствии гидротрансформатора – фрикционное сцепление включается резче, при динамичном разгоне переключения сопровождаются рывками, так что приходится чуть сбрасывать газ. В зависимости от интенсивности нажатия на педаль тормоза коробка автоматически переключается на одну-две передачи вниз, помогая тормозить двигателем.

Вот и подножие Везувия, здесь можно опробовать ручное управление – покачать вперед-назад тонкий джойстик-

КАКОЙ ЖЕ ИТАЛЬЯНЕЦ НЕ ЛЮБИТ БЫСТРОЕ ЕЗДЫ?

Мы уже почти привыкли к сумасшедшему южно-итальянскому движению, хотя фотограф еще иногда закрывает глаза и что-то бормочет, когда встречная на узенькой улочке пролетает в считанных сантиметрах – недаром у многих машин оторваны наружные зеркала. Впрочем, у нас они крохотные, может, уцелеют. Зато здесь эффектно отражается от средневековых стен звук мотора – хриплый, с металлическими нотками, он подстегивает и будоражит. Между





На центральной консоли – навигационный дисплей и клавиатура телефона, однако расположение некоторых кнопок лишено логики. Удобный руль делает лишь чуть больше оборотов в каждую сторону, но малоинформативен.



Пара спрятанных за рулем «лепестков» позволяет, не снимая рук, переключать передачи в коробке Selespeed.

селектор, но гораздо удобнее лепестки под рулем. Особенно на горной дороге: перед входом в поворот нажал пару раз на левую рукоятку – и вместо IV передачи уже II, хотя и с некоторой задержкой. Причем умная электроника не забудет поддать газу, чтобы резкое увеличение тормозного момента от двигателя не сорвало колеса в юз. Впрочем, ручное управление не отключается и в автоматическом режиме, просто передача в этом случае не фиксируется надолго.

Жаль, что режима Sport нет у рулевого управления: усилие на нем хоть и растет вместе со скоростью, но недостаточно интенсивно. Особенно учитывая высокую «остроту» руля – лишь 2,2 оборота от упора до упора! Правда, «переставка» может и не получиться: при резком повороте руля он словно упирается в медленно отступающее препятствие – похоже, не хватает производительности усилителя.

Однако на скоростном шоссе миллиметровые движения удобным, но «пустым» рулем держат в постоянном напря-



Белые шкалы в глубоких колодцах выглядят стильно, но оранжевые цифры читаются не очень хорошо.

жении. Как ни странно, отличное шасси в этой ситуации лишь осложняет жизнь водителя – «Альфа» готова мгновенно выполнить любую команду, в том числе и случайную, что весьма вероятно при такой остроте управления. Чуть отвлёкся, непроизвольно дернул рукой – и тут же оказался на полметра правее или левее.

МУХИ С КОТЛЕТАМИ

В начале теста было слово. Очень эмоциональное, поэтому его опустим. Дальше вполне литературно: «...посмотреть, что мой стеклоподъемник вытворяет!» Коллега тронул клавишу, стекло скользнуло вверх и тут же вернулось в



Зазоры могли бы быть и поменьше.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ALFA ROMEO GT 2.0 JTS

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4489
ширина	1763
высота	1366
база	2596
колея спереди/сзади	1512/1500
Дорожный просвет, мм	140
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная масса, кг	1320
Полная масса, кг	1750
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,7
Максимальная скорость, км/ч	216
Топливо/запас топлива, л	АИ-95 – 98/63
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	6,8
городской цикл	12,3
Кузов	хэтчбек
Количество дверей	3
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	320/905
Двигатель	бензиновый, с непосредственным впрыском

Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1970
Степень сжатия	11,3
Мощность, кВт/л. с.	121/165
при об/мин	6400
Крутящий момент, Н·м	206
при об/мин	3250

Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	механическая с автоматическим управлением Selespeed

Передачные числа:	
I	3,91
II	2,24
III	1,52
IV	1,16
V	0,95
з.х.	3,91
Поворотная передача	3,73

Ходовая часть	
Подвеска:	независимая пружинная со стабилизаторами
спереди	разрезанные двойные рычаги, подрамник типа «Мак-Ферсон»
сзади	
Рулевое управление	револьверное с усилителем переменной производительности
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	215/45R17
Системы	ABS, ESP, EBD

нижнее положение. Не иначе, ошибочно срабатывает «отбой» – автоматическое открывание на случай попадания под стекло руки или другого предмета. Через несколько минут борьбы дефект мутировал – теперь стекло поднималось рывками по несколько сантиметров. Было чем «похвастать» и мне: из восьми направлений регулировки наружных зеркал сервопривод отработывал... лишь одно – опускал правое.

РЕЗЮМЕ

«Альфа-Ромео GT» похожа на итальянку – красивая, стильная, темпераментная, на удивление хозяйственная, но в чем-то противоречивая и нелогичная.

- Стильная внешность, цепкая подвеска, острый руль, отличные тормоза, хорошая динамика, удобная посадка, богатая комплектация, достаточно вместительный салон, практичный багажник.
- Нечеткая работа коробки передач на некоторых режимах, слабое реактивное действие на руле, недостатки в эргономике, неравномерные зазоры между кузовными панелями.

Наверное, все это случайные неполадки конкретной машины. Но чем объяснить столь нелогичное сочетание органов управления? По консоли и тоннелю парами разбросаны очень похожие кнопки – для включения противотуманок и открывания багажника, для включения задних противотуманных фонарей и запирания центрального замка, открывания лючка бензобака и отключения системы стабилизации. Их очень легко перепутать, тем более на ходу! Неужели нельзя было сгруппировать по функциональной близости – мухи в одну сторону, котлеты в другую?

ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ В ПОМПЕЕ

«Везувио» – так его здесь называют – плотно нахлобучил шапку облаков, тень легла на древние развалины. Мы выбираемся на «тангенциале», чтобы отмотать последнюю тысячу километров на север в Турин. Заправщик на бензоколонке восхищенно покачивает языком – «Беллissima!» В общем-то, я с ним согласен: «Альфа-Ромео GT» действительно очень эффектна внешне, но уж очень противоречив ее характер. В нем немало сильных сторон, но, увы, нашлось место и недостаткам.

На правах рекламы

Дорога длиною в жизнь

Как прожить долгую и счастливую жизнь? Этим вопросом задаются многие, но далеко не каждый находит ответ.

Как показывают исследования, наши мужчины мечтают заниматься сексом и в 90 лет, и это несмотря на то, что, к сожалению, в России мужчины в среднем живут лишь до 58 лет. Это ещё раз доказывает тот факт, что секс и любовь имеют огромное влияние на определение человеческого счастья.

Секс приносит мужчине не только радость, но и здоровье. «На смену джоггингу, или бегу трусцой, как средству профилактики сердечных заболеваний, пришёл секс. Доказано: у мужчины старше 50 лет, имеющего более 100 сексуальных контактов в год, риск инфаркта миокарда снижается в 1,5-2 раза!» – говорит Александр Самойлович Сегал, д.м.н., профессор, зав. отделением андрологии ГКБ№50.

Сохранить мужскую силу до самой старости в наши дни удается не каждому. Но сделать первый шаг на пути решения этой проблемы может любой. С 2003 года в России работает горячая линия «36 часов» 8-800-200-3636, на которой квалифицированные врачи совершенно бесплатно отвечают на любые вопросы, касающиеся мужского здоровья. Решение

проблемы оказывается на расстоянии одного телефонного звонка.

Специалист горячей линии поможет оценить состояние здоровья, подскажет, к какому врачу обратиться в каждом конкретном случае. А врач назначит препарат, способствующий восстановлению эректильной функции. При выборе препарата учитывается состояние Вашего здоровья, индивидуальные особенности организма и предпочтения. Лечение должно органично войти в Вашу жизнь, не нарушая привычный уклад. К счастью, теперь это возможно. На данный момент в России существуют несколько лекарственных препаратов, способствующих восстановлению эректильной функции. Некоторые из них не только совместимы с алкоголем, но и продолжают своё эффективное действие в течение 36 часов. Иными словами, Вы обретаете свободу в выборе момента близости, а романтический ужин с бокалом вина не станет помехой для следующей за ним ночи любви. Надеемся, что наши рекомендации помогут Вам сделать первый шаг, и Вы сможете наслаждаться близостью с любимой женщиной и в любом возрасте!

ЯПОНСКИЙ СИНДРОМ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО: АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

«Мицубиси-Лансер» и «Тойота-Королла» – на пике популярности у покупателей. Редакция приобрела эти машины, чтобы в ходе испытаний проверить, каково оно – японское качество.

Новый автомобиль – это всегда волнение, даже если регулярно встречаешься с такими на тестах и презентациях. Там все по-другому: есть нечто обезличенное, из которого за пару дней знакомства надо выудить максимум информации; четко сформулировать для себя и читателя, что нравится или, наоборот, не нравится; объяснить почему. При этом, как правило, на духовную составляющую общения с машиной, изучение нюансов ее характера просто нет времени.



Иное дело – техника, с которой предстоит прожить бок о бок не один месяц и даже год. Вне зависимости от марки, цвета, размера салона и объема двигателя с этой «железякой» как будто заново знакомимся, привыкая к запахам и ощущениям. Десятки тысяч совместно пройденных километров, поломки, словно травмы, одинаково болезненные для обоих, жесткие испытания и просто прогулки будут потом.

А пока с озабоченным и несколько глуповатым видом мы с коллегой прикручиваем номера на новенькие, с иголочки, редакционные «Тойоту-Короллы» и «Мицубиси-Лансер». Об этих конкретных экземплярах нам почти ничего не известно, лишь...

ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ

Кажется, совсем недавно такой же ранней весной к долговому совместному тесту готовились «Нексия» и «Символ». Но минуло три года, и их место в боевом строю автопарка ЗР занимают два «японца», лихо вышедшие на лидирующие позиции в рейтинге продаж иномарок.

Именно поэтому после долгих споров и размышлений было решено повысить ценовую планку приобретаемых редакцией автомобилей. Хотя бы для того, чтобы проверить: так ли надежны и неприхотливы эти заграничные штучки? Думается, и косвенное сравнение с всевозможским «Фордом-Фокус», уже год мотающим километры





ЗАТРАТЫ НА АВТОМОБИЛИ

Запчасти+работа, руб.	TOYOTA COROLLA	mitsubishi LANCER
Сигнализация	7983	15 530
Защита картера	3279	3562
Магнитола		8067
Коврики		2629
Итого	11 262	29 788
Цена автомобиля	498 610	441 620
Общая сумма затрат	509 872	471 408

в отделе испытаний, окажется нелишним. Тем более, что разница между евро и долларом почти уравнила в цене «Фокус», собранный в России, и «Лансер», сделанный в Японии. Вот уж загадка экономики!

В нашем тандеме по затратному показателю впереди «Тойота-Королла». Ее цена – \$17 400 в комплектации R1, средней по уровню оснащенности, сразу да-

ет «Миубиси-Лансер» в версии «Комфорт» за \$15 490 более чем 10% форы. Причем ничего сверхъестественного по части оборудования «Королла» не предлагает. Ее фирменной магнитолы с CD-проигрывателем и маршрутному компьютеру «Лансер» «отвечает» подогревом передних сидений и четырьмя электростеклоподъемниками вместо двух. В остальном – полное единство.





Объем багажника 400 л. Глубина и ширина больше, чем у конкурента.



Хороший пример компромисса: и удобно, и водителю почти не мешают.

«Мицубиси» проигрывает в геометрии, зато опережает в объеме – 430 л.



Массивные задние подголовники «Мицубиси» заметно ухудшают обзорность.



Но автомобили предстоит еще дооборудовать: сигнализацией, защиты моторных отсеков, коврики... И здесь уже «Мицубиси» принимается выкачивать денежки, стремительно сокращая первоначальный разрыв и огорошивая стоимость аксессуаров. Защита двигателя и сигнализация – вещи необходимые, от этих затрат никуда не деться. Но израсходованные 29 тысяч рублей кусаются! А когда фирменные резиновые коврики, привезенные аж из Нидерландов, тянут на 2629 руб., самая скромная магнитола в салоне официального дилера оказывается дороже, чем в известной «музыкальной» фирме, – поневоле насторожишься.

Похоже, здесь в ходу простейший принцип ценообразования – дескать, все равно купят. Процесс доукомплектования «Мицубиси» добавляет больше \$1000 к первоначальной стоимости машины против \$395, дополнительно вложенных в «Короллу» (см. таблицу). Конечно, пока это лишь капля в море будущих расходов, но повод для размышлений уже есть.

ПОХОЖИЕ – РАЗНЫЕ

Итак, мы владеем двумя седанами, близкими по конструкции и назначению: «Тойота-Королла» и «Мицубиси-Лансер», оба с моторами 1,6 л и механическими коробками передач. Пока мало ответов на самые разнообразные потребительские вопросы. Тем не менее уже на первых обкаточных километрах каждый из новобранцев поделился кое-какими секретами.

Так, «Тойота», будучи лидером не только по цене, но и по внешним размерам, оказалась не очень рациональной внутри. Конечно, мощная передняя панель, крупные шкалы комбинации приборов и рукоятки системы вентиляции – все это выглядит и работает просто здорово. Но огорчило, что у водителя-ского кресла слишком короткая подушка, руль чрезмерно отодвинут и, увы, не регулируется продольно.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	TOYOTA MITSUBISHI COROLLA LANCER	
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	•	•
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	•/–	•/•
Электрорегуляры	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Подогрев сиденья	–	•
Кондиционер	•	•
Аудиоподготовка	•	•
Аудиосистема	•	–
Натяжители ремней	•	•
Подушки безопасности (кол-во)	2	2
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное запасное колесо	•	•
Цена, \$	17 400	15 490



Симпатичный, уютный интерьер. В его стиле явно преобладают европейские мотивы. Комбинация приборов «Короллы» — одно удовольствие: крупные шкалы, четкие цифры.



РЕЗЮМЕ

TOYOTA COROLLA

- Насыщенный, продуманный интерьер, сбалансированные ездовые качества, адаптированные к российским условиям подвеска.
- Недочеты в эргономике рабочего места, тесный (газ-тормоз) педальный узел.



РЕЗЮМЕ

MITSUBISHI LANCER

- Привлекательная по меркам данного класса цена, удобное рабочее место, высокий уровень базовой комплектации.
- Жесткий характер подвески, «растянутая» трансмиссия.

В «Лансере» передняя панель пуста, да и баранка выглядит громоздкой. Комбинация приборов идеологически очень похожа на собрата-конкурента, но читается чуть хуже.



Очень массивной выглядит и средняя стойка кузова, которая ощутимо съедает дверной проем и заставляет грузных людей прямо-таки протискиваться внутрь машины. И это при большом и в общем-то просторном салоне с высокой, почти как в мини-вэне, посадкой.

Основные ездовые свойства — на высоте. Резвый, с оговором двигатель, отлично подобранная под него коробка передач, весьма энергоемкие и в то же время комфортные подвески, кстати, адаптированные к отечественным условиям. Конечно, управляемость от этого слегка пострадала — автомобилю свойственны солидные крены и небольшая задумчивость при резких маневрах. Однако в целом «Королла» демонстрирует удивительно легкий, если не сказать жизнерадостный характер на дороге.

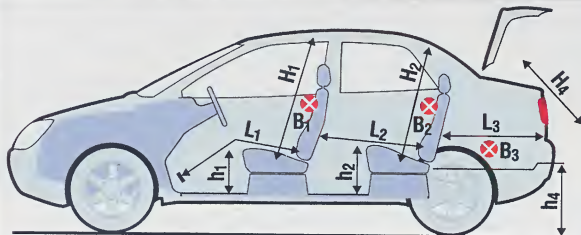
«Лансер» — другой. Здесь явно удобнее сиденья, привычнее посадка да и к размерам проемов особенно не придерешься. Но его интерьер в целом проще, поспокойнее, что ли. Комбинация приборов бликует правым верхним углом, давит обилием мелких и не особенно нужных рисок. Рулевое колесо велико в диаметре и в сечении не столь удобно, как у «Короллы». Ощутимые проблемы с обзорностью создает полноразмерный средний подголовник на заднем сиденье. Уверен, многие тут же демонтируют эту громоздкую деталь: часто ли ездят впятером!

Не столь удачно настроен автомобиль и на езде. Молодецкий задор удюного и «моментного» мотора, увы, охлаждает растущая трансмиссия. Обидно, ведь с места «Лансер» трогается легче «Короллы» и уже затем требует частого переключения передач (подробности — в таблицах).

Бескомпромиссные подвески, кстати, идущие на наш рынок без какой-либо перенастройки и адаптации. Помнится, на дорогах Финляндии я отмечал не только их энергоемкость, но и хороший комфорт. Нынешний характер машины иной. Она слишком интенсивно потряхивает на мелких и средних неровностях, памятуя о спортивной славе раллийных «лансеров». Правда, благодаря этому управляемость оказывается на высоте.

Чувствуется, каждая машина скрывает еще немало ярких черт. Каких именно — предстоит выяснить в ходе обширной программы испытаний. Наша парочка не минует климатической камеры, где продемонстрирует возможности отопителей и кондиционеров; пройдет еще не один курс специальных

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



✗ – поперечный размер

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ*

	TOYOTA COROLLA	MITSUBISHI LANCER
Восовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1178	1262
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	720	765,5
заднюю	458	496,5
Дорожный просвет, мм	175/161**	164/150**
Разгон, с:		
0–40 км/ч	2,5	2,6
0–60 км/ч	4,8	5,0
0–80 км/ч	7,6	7,9
0–100 км/ч	11,4	12,2
0–120 км/ч	16,1	17,9
0–140 км/ч	23,6	26,8
0–160 км/ч	34,4	44,2
0–400 м	17,8	18,2
0–1000 м	32,9	34,1
Макс. скорость, км/ч	183,8	172,5
Погрешность спидометра, %	6,5	2,0
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	11,7	12,8
80–120 км/ч (V)	16,4	19,2
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1590	1290
50–0 км/ч	822	677
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	41,2	40,6
замедление, м/с ²	9,4	9,5

* Данные тестов ЗР за 2003 г. ** По защите двигателя.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ

	TOYOTA COROLLA	MITSUBISHI LANCER
L ₁	935–1110	830–1100
L ₂	845–1010	510–745
H ₁	990	990
H ₂	925	920
B ₁	1365	1360
B ₂	1368	1360
h ₁	305–322	290
h ₂	365	320
L ₃	1010	997
B _{задн}	1100	975
H _{4 (задн)}	680	725
H _{4 (со стоя)}	430	429

измерений на полигоне. И, конечно же, поколесит по белу свету – познает жару и холод, асфальт и проселок, цивилизацию и глушь.

Результатом будет скрупулезный подсчет всех «за» и «против». В чью пользу склонится чаша весов, пока гадать рано. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	TOYOTA COROLLA	MITSUBISHI LANCER
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4385	4485
ширина	1710	1695
высота	1470	1450
база	2800	2600
колея спереди/сзади	1480/1460	1470/1470
Радиус поворота, м	5,1	5,0
Снаряженная масса, кг	1130	1275
Полная масса, кг	1670	1780
Максимальная скорость, км/ч	190	181
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2	12,1
Топливо/запас топлива, л	AI-95/55	AI-95/50
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,9	5,8
городской цикл	9,0	8,9
Кузов		
Количество дверей	4	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	400	430
Двигатель		
Расположение, число цилиндров	бензиновый	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см ³	1558	1584
Степень сжатия	10,5	10,0
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	81/1110	72/98
Крутящий момент, Н·м при об/мин	6000	5000
	150	150
	4800	4000
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	M5	
Передачные числа:		
I	3,55	3,58
II	1,90	1,95
III	1,31	1,343
IV	0,97	0,976
V	0,82	0,804
з. х.	3,25	3,416
Главная передача	4,31	4,06
Кодовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая балка	много-рычажная
Рулевое управление	с электро-усилителем	с гидро-усилителем
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	195/60R15	195/60R15
Системы	ABS, EBD	ABS, EBD

Что такое лето? Это дача! А на чем лучше всего туда ездить? Разумеется, на автомобиле с кузовом универсал. Вот почему одно из центральных мест в майском номере журнала «Лимузин», выходящего в издательстве «За рулем», занимает тест трех европейских универсалов среднего класса – «Опель-Вектра Караван», «Фольксваген-Пассат Вариант» и «Ситроен-С5 Брик».

Тем, кто еще не обременен семейными заботами, «Лимузин» тоже поможет в подборе автомобиля к летнему сезону: рубрика «Выбираем с закрытыми глазами» предназначена на сей раз любителям родстеров и кабриолетов. Какая из машин со съёмным верхом самая безопасная, самая быстрая, самая престижная и самая вместительная? На страницах «Лимузина» вы найдете ответы на множество дру-



гих вопросов. Будут ли поставлять в Россию корейские или узбекские «дэу»? Какой кузов, мотор, комплектация «Миубиси-Паджеро» наиболее выгодные? Что нужно знать, покупая «Тойоту-Авенсис»? Какие новые плюсы появились у знакомого «Ниссана-Алмера» после снижения цен? Каких сюрпризов можно ожидать от третьего «Фольксвагена-Шаран»?

Кроме того, «Лимузин» познакомит вас с множеством новинок, которые уже можно приобрести в России: «Сузуки-Игнис» и «Дэу-Лачетти», «Рено-Меган II седан» и «Форд-Фокус С-макс», калининградская «пятерка» БМВ и «Ауди-А8». А на десерт – рассказ о «Мерседес-Бенце-CLS», который создатели назвали загадочно – четырехдверное купе.

Не пропустите новый «Лимузин»!

НОВЫЙ «ВОЛЬВО» ДЛЯ СТАРОГО СВЕТА

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: ВАДИМ КРЮЧКОВ, ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ

Любопытная штука маркетинг. Новый «Вольво-S40» показали миру минувшей осенью на автосалоне во Франкфурте, то есть на нашем континенте. Однако основным рынком для шведского седана объявили... Соединенные Штаты. При годовом объеме выпуска 70 тысяч автомобилей треть будет реализована за океаном. Для сравнения: в Швеции планируют про-

дать 5, а в Великобритании и Германии по 4 тысячи младших седанов «Вольво». Что за дискриминация, чем так провинилась матушка Европа?

Оказывается не провинилась, а дожидалась модификации, пользующейся большим спросом. Чуть позже, в декабре, на автосалоне в Болонье дебютировал универсал «Вольво-V50». Основным рынком для этого автомобиля станет уже

Старый Свет. Хотите сравнить числа? Запланированный годовой объем продаж 74 тысячи машин, из них 15 тысяч должны быть реализованы в Германии, 10 – в Швеции, 8 – в Великобритании.

ЛЮБИМОЕ ЧАДО В СЕМЕЙСТВЕ

Несмотря на разные индексы в обозначении, новые «сороковка» и «пятидесятка» принадлежат одному семейству. У них общая платформа, единый стиль экстерьера и интерьера, одинаковая гамма двигателей и коробок передач. Основное отличие одной модели от другой, конечно же, тип кузова. Пристройте к седану S40 удлиненную на 46 мм высокую корму, предусмотрите пятую дверь, добавьте вертикальные комбинированные фонари, и вы увидите V50. Остальное – мелочи, которые заметят только знатоки: универсал получил





ПОЛ ДЕ ВОИС,
директор по маркетингу
и торговым операциям
«Вольво карс оверсиз»*

«Вольво-V50» предстоит конкурировать с такими престижными брендами, как «Ауди» (модели A3, A4), BMW (3-я серия), «Альфа-Ромео» (147-я модель), а также «Мерседес».

Первое и основное наше преимущество – автомобиль обладает всеми присущими марке «Вольво» качествами, главное из которых – безопасность. В модели V50 применены новейшие материалы, технологии и весь опыт, накопленный на машинах более высокого класса и умноженный на возможности сегодняшнего дня.

Что касается моих личных впечатлений, мне очень нравится, что компактный с виду автомобиль предоставляет много места сидящим как спереди, так и сзади, а большой багажник готов вместить всю необходимую поклажу. У V50 выразительный экстерьер с характерными «плечиками», которые придают ему мускулистый и надежный вид. Внутри запоминается оригинальная центральная консоль. V50 может быть оснащен полноприводной трансмиссией, которая повышает проходимость и устойчивость автомобиля на дорогах с трудным покрытием. Это отражает современные тенденции и понравится тем, кто хотел бы иметь автомобиль повышенных возможностей, но не настоящий внедорожник.

Для российского рынка мы предлагаем машины, укомплектованные пятицилиндровыми двигателями объемом 2 и 2,4 л. Пока нам придется воздержаться от продаж нескольких версий из-за невысокого качества продаваемого в России топлива: оно может вызвать выход современных моторов из строя, а мы не хотим создавать проблем для владельцев «Вольво».

*Зона «оверсиз» включает Россию, страны Балтии, Восточную Европу, Индию, Афганистан, Пакистан, Бангладеш, Шри-Ланку, Саудовскую Аравию, арабские страны, Турцию, Израиль, Африку и всю Южную Америку.

иную решетку радиатора, прямоугольные противотуманные фары вместо крупных, чуть более светлого оттенка облицовку фар.

И все же есть у этого автомобиля особый шарм или, если хотите, фирменная черта, свойственная лишь «Вольво». Каждый год модели шведской компании обладают следующей особенностью: независимо от того, какая модификация появилась раньше, создается впечатление, будто седаны сделаны из универсалов, а не наоборот. Пара S40 и V50 не исключение – уж очень ладно скроенными получаются у скандинавов автомобили с кузовом универсал.

ДИЗЕЛЬ ДЛЯ ЗАПАДА

Каким бы удобным, современным, привлекательным внешне ни был новый «Вольво», одними лишь бензиновыми двигателями нынче Европу не покорить. В большинстве стран предпочитают не только практичные кузова, но и экономичные моторы, то есть дизели. Поэтому часть универсалов V50 будут оснащать 136-сильным агрегатом D4204T объемом 2 л. Новый турбодизель с алюминиевой головкой блока цилиндров, компрессором «Гарретт» и системой питания «коммон рейл» второго поколения – совместная разработка компаний «Форд» и группы «Пежо-Ситроен». «Вольво» же модернизировала мотор с учетом собственных требований к управляемости, уровню шума и пассивной безопасности.

Оценить усилия трех именитых фирм удалось в ходе ознакомительной поездки. Действительно, в салоне на удивление тихо в большинстве режимов движения. Какой силовой агрегат под капотом, подсказывает в основном цифров-





Один из вариантов отделки салона – под алюминий.



Емкость багажника – 417 л, с разложенными задними сиденьями – 1307 л.



Полноприводный универсал умеет ездить быстро.

ка тахометра. И дело не только в звуковом комфорте. Турбодизель в альянсе с новой механической шестиступенчатой коробкой передач (в ней две главные пары 4,07 для I–IV и 2,85 для V–VI передачи – столь любопытному устройству мы посвятим отдельный материал) обладает почти бензиновым характером. Универсал порадовал динамичным, почти спортивным темпераментом при разгонах на трассе и в городе, высокой крейсерской скоростью на магистрали, солидным запасом тяги при штурме горных перевалов. Кроме того, следует отметить низкий расход топлива и умеренную его цену. Недостатки конкретной модификации те же, что и у остальных универсалов V50 и седанов S40 (3P, 2004, № 2), – неудобство посадки-высадки задних пассажиров, не самый лучший обзор через наружные зеркала заднего вида.

Будущее дизельного универсала почти безоблачно – ожидается столь высокий спрос, что половину (!) реализуемых в Европе V50 придется комплектовать двигателем D4204T.

ТРАНСМИССИЯ ДЛЯ ВОСТОКА

К сожалению, в силу ряда объективных и субъективных причин наши соотеч-

ественники к дизельным модификациям относятся прохладно. Мало того, статистика продаж старших моделей «Вольво» лишний раз подтвердила симпатию россиян к полноприводным универсалам – V70 продается у нас не столь бойко, как созданный на его базе V70XC.

Так вот, теперь и в компактном классе есть представитель, достойный внимания в Восточной Европе. Под капотом универсала V50 T5 AWD – рядная бензиновая «пятерка» с турбонаддувом низкого давления. Рабочий объем – 2,5 литра, мощность – 220 л. с. Коробка передач – шестиступенчатая «механика» от спортивных версий R или пятиступенчатый адаптивный «автомат». Предлагается несколько вариантов отделки салона. Среди них: под дерево, под алюминий и «хай-тек» с элементами из прозрачного пластика.

Но, конечно же, изюминка этого универсала – полноприводная трансмиссия. Надежная, отработанная конструкция – аналоговая схема используется на других «вольво» 4x4.

Следующие отличия V50 T5 AWD от других модификаций универсала – более жесткие стабилизаторы поперечной устойчивости и измененные на-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

VOLVO V50 2.0D T5 AWD

Общие данные

Размеры, мм:		
длина	4514	
ширина	1770	
высота	1452	
Сверловная масса, кг	1456	1445
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	6,9
Максимальная скорость, км/ч	210	240
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
смешанный цикл	5,7	8,8

Двигатель

	дизельный	бензиновый
Расположение, число цилиндров	P4	P5
Число клапанов	16	20
Рабочий объем, см³	1998	2521
Мощность, кВт/л. с.	100/136	162/220
при об/мин	4000	5000
Крутящий момент, Н·м	320	320
при об/мин	2000	1500–4800

Трансмиссия

Привод	на передние колеса	на все колеса
Коробка передач	M6	M6

Ходовая часть

Подвеска:	независимая, со стабилизаторами поперечной устойчивости типа «Мак-Ферсон» многорычажная	
спереди/сзади	с электрогидравлическим усилителем	
Рулевое управление	с электрогидравлическим усилителем	
Тормоза	гидравлические с ABS и EBD, дисковые вентилируемые	
Размер шин	205/58R16; 205/50R17; 215/45R18	

стройки амортизаторов. Кстати, этот автомобиль нельзя оснастить спортивным шасси с уменьшенным дорожным просветом, которое предлагается на заказ к остальным версиям V50. Для российских условий это скорее достоинство, чем недостаток.

В целом «Вольво» со всеми ведущими понравился. На сухом асфальте он почти не отличается от моноприводного. Исключение – резкий старт. Добиться продолжительной пробуксовки передних колес не удается – тут же подхватывают задние. Таким образом трансмиссия с электронно-управляемой муфтой «Халдекс» помогает реализовать потенциал мощного двигателя. А вот на проселочной дороге ситуация неоднозначная. Идеально ровные участки «Вольво» позволяет проходить лихо, но стоит появиться даже небольшим по российским меркам колдобинам, как становится ясно – подвеска не справляется, надо сбавить ход и катиться предельно осторожно.

Впрочем, это лишь первые впечатления. Едва автомобиль появится в России, его особенности и нераскрытые пока зимние способности послужат поводом для новой встречи. □

ВСТРЕЧА НА СВЕЖЕМ ВОЗДУХЕ

МАКСИМ САЧКОВ

У кабриолетов и родстеров особая роль. Даже шикарные лимузины и спортивные купе не вызывают таких эмоций, как машины с открытым верхом. Скептики считают их бесполезными дорогими игрушками, но с каждым годом открытых машин и их поклонников все больше.

Мы свеем в виртуальной дуэли истинного «британца» – MG TF (Эм-Джи-Ти-Эф) и дебютанта Женевского автосалона – совсем свежий «Опель-Тигра». Кстати, «немца» в этом году удостоили титула «Лучший кабриолет года», а пару лет назад таковым был MG.

По классу машины очень близки, но философия у них различная. MG TF изначально проектировали как модель с яркой индивидуальностью, призванную покорить водителя спортивным характером. Новая «Тигра» унаследовала

компоновку, узлы и агрегаты серийных «опелей».

ОНИ СОШЛИСЬ...

Эти машины – не суперкары с ошеломляющими характеристиками и соответствующей ценой; они рассчитаны на среднего водителя, который получает наслаждение от энергичной, но не экстремальной езды. Но без броской внешности родстеру, разумеется, нельзя.

«Тигра» позаимствовала многие черты нынешнего корпоративного стиля «Дженерал моторс», но заметны и оригинальные дизайнерские решения. Типична для «опелей» хромированная трапеция на решетке радиатора, узнаваемые характерные «складки» на капоте, большие воздухозаборники на переднем бампере и эллипсовидные фары с цилиндрическими патронами ламп.

«Тигру» выделяют из стаи оригинальные воздухозаборники в передних крыльях со встроенными указателями поворота и, конечно, массивная корма, куда прячется жесткая крыша. Кстати, по желанию клиента ее заднюю часть могут окрасить в другой цвет.

Большинство стилистических решений MG TF дизайнеры во главе с Петером Стевенсом, не мудрствуя, взяли от предшественника – модели F. Ведь этот родстер шесть лет занимал в Великобритании первые строчки по продажам среди открытых машин. Модель TF приобрела более подтянутый, динамичный, современный облик: не столь «залитанный» кузов, вытянутые вдоль бампера фары, большие воздухозаборники.

При этом коэффициент аэродинамического сопротивления MG весьма неплох – 0,36 (об «Опеле» этих данных по-





На «Тигре» в комплектациях «Космо» и «Спорт» переднюю консоль около ног водителя и пассажира ограничивают алюминиевые дуги, подчеркивая динамичный характер родстера.



Покупатель MG может выбрать один из четырех оттенков салона. К интерьеру подберут и соответствующий цвет мягкой крыши.

ка не сообщают). А передний бампер, например, тщательно проработан не только с точки зрения эстетики и безопасности, но и выполняет роль аэродинамического элемента, уменьшающего подъемную силу. Сзади потоки распределяет спойлер, в который заодно вмонтировали дополнительный стоп-сигнал.

Стихия кабриолета – теплая солнечная погода, но в качестве опции ее не закажешь. Водителя и пассажира MG защитит от ненастья матерчатая крыша. Простенько? Зато недорого, да и классическому британскому стилю соответствует. Впрочем, для особо теплолюбивых в списке дополнительного оборудования – легкосъемный жесткий верх.

Гордость конструкторов «Опеля-Тигра» – «ломающаяся» жесткая крыша с электрогидравлическим приводом. Не нужно выходить из машины – достаточно нажать кнопку, и над головой за несколько секунд раскроется защитный купол. Складываясь в багажнике, он оставляет для поклажи почти 250 литров объема. С поднятой крышей пространства намного больше – 440 л! Прибавьте еще 70 литров ниши, расположенной за задними сиденьями, – в сумме едва ли не лучший результат в классе по рациональному использованию пространства. TF не сможет составить конкуренцию – объем багажника всего 210 литров.

ДВИЖУЩАЯ СИЛА

«Тигру», которая появится у дилеров в конце лета, пока планируют оснащать



двумя бензиновыми двигателями семейства ЭКОТЕК рабочим объемом 1,4 и 1,8 л. Очень неплохие показатели по мощности и крутящему моменту в моторах этого семейства сочетаются с высокой экономичностью. Умерить аппетит помогает система «Твинпорт» (Twinport), регулирующая длину впускного трубопровода. На режимах, близких к максимальной мощности, специальная воздушная заслонка открыта — смесь поступает в цилиндры по двум каналам. При частичных нагрузках заслонка прикрыта, а воздух идет в основном по одному каналу, закрывая смесь в цилиндре для более полного сгорания.



Бензиновый двигатель ЭКОТЕК объемом 1,4 л развивает мощность 66 кВт/90 л. с. При этом «Тигра» на скорости 90 км/ч потребляет около 5 л бензина, а выхлоп соответствует требованиям Евро IV.

На MG устанавливают двигатели рабочим объемом 1,6 и 1,8 л. Последний предлагают в трех вариантах, отличающихся мощностью. Характерные черты: алюминиевые головки и блок цилиндров, два распредвала и четыре клапана на цилиндр, зубчатый ремень в системе газораспределения, коленвал на пяти опорах. Самый мощный агрегат оборудуют оригинальной системой VVC, сдвигающей фазы газораспределения в зависимости от оборотов и нагрузки.

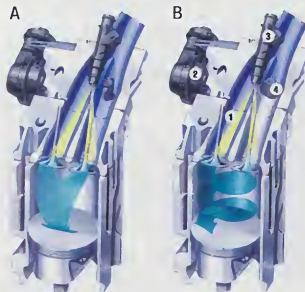
«Тигру» комплектуют пятиступенчатой механической коробкой передач. Предлагает и агрегат «Изитроник» (Easytronic) с таким же количеством ступеней, но с возможностью доверить

переключение электронике. Она переделит, когда выжать сцепление и «подоткнуть» нужную передачу. Если водителю станет скучно, можно перейти в полуавтоматический режим и скакать по ступенькам самостоятельно. «Изитроник» предлагают только в паре с 1,4-литровым мотором. Очевидно, подчеркивая спортивный характер более мощной версии, ее комплектуют только механической коробкой.

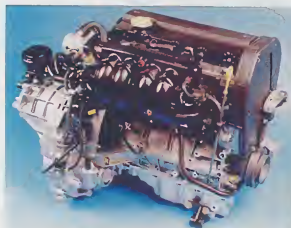
Альтернативу таковой предлагает и MG: вариатор EmCVT с «виртуальными» передачами, заданными электроникой. Опцию можно заказать только с не самым мощным 120-сильным мотором. Компоновка — вот главное отличие машин. У «Тигры» привод на передние колеса, двигатель расположен впереди поперечно. Мотор TF установлен за задними сиденьями, в базе, причем тоже поперечно. Такое решение характерно для истинно спортивных моделей, проще добиться idealной развесовки. Но отсюда меньшая практичность английской машины: там, где положено находиться мотору — полноразмерная запаска, детали тормозной системы, а объем багажника сзади ограничен стенкой, за которой притаился двигатель.

БЛИЖЕ К ЗЕМЛЕ

Конструкция подвески и рулевого управления «Тигры» не удивляет оригинальными решениями, она позаимствована у «родственников». Хотя разработчики, конечно,



Так работает система Twinport мотора ЭКОТЕК при полной (А) и частичной нагрузке (В): 1 — впускные каналы; 2 — устройство, управляющее воздушной заслонкой; 3 — форсунка; 4 — воздушная заслонка.



На MG TF 120 «Степспид» устанавливается двигатель серии К объемом 1,8 л в паре с вариатором.



Чтобы поместить двигатель и выделить хоть немного места для клапаны, компоновщики MG расположили запясу впереди.

тщательно подбирали характеристики, справедливо предполагая, что покупателям таких авто по душе динамичный стиль езды.

При проектировании шасси TF конструкторы остались верны передней подвеске на двойных треугольных рычагах, хорошо зарекомендовавшей себя на модели-предшественнице. Сзади – независимая «многорычажка». Фирма предлагает так называемый заводской спортивный пакет, позволяющий уменьшить дорожный просвет со 124 до 114 мм. Кстати, тесты в аэродинамической трубе показали, что C_x такой машины ниже на одну сотку (0,35 против 0,36). Крохи? Ничуть!

Особенно для автомобиля со спортивным характером.

Несмотря на заимствование многих фирменных конструктивных и дизайнерских решений, «Тигра» – автомобиль с подчеркнутой индивидуальностью, по праву носящий собственное имя. А унификация с другими массовыми моделями, в сочетании с большим багажником и «капитальной» жесткой крышей, наверняка привлечет покупателей, ценящих практичность и проверенные решения. MG TF – машина скорее для гулянов, не боящихся прослыть оригиналами, а, наоборот, подчеркивающих это. Таких тоже немало, особенно среди покупателей открытых автомобилей. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	OPEL TIGRA TWINTOP	MG TF
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3320	3940
ширина	1640	1630
высота	1320	1260
колесная база	2490	2375
Радиус поворота, м	н. д.	5,25
Кузов		
Количество дверей	2	
Число мест	2	
Двигатель бензиновый		
Расположение, число цилиндров	R4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1364	1796
Мощность, кВт/л. с.	66/ 90	85/ 116
при об/мин	5600	6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	125 4000	165 4800
	145 4700	165 3000
		174 5000
Трансмиссия		
Привод	на пер. колеса	на задние колеса
Коробка передач	M5 или A5	M5 или A6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независ. типа «Мак-Ферсон» со стабилизат.	на двойных поперечных рычагах со стабилизатором
сзади	упругая поперечная балка	многорычажная со стабилизатором
н. д. – нет данных.		





СПОКОЙНОЙ ЖИЗНИ, МАЛЫШИ!

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, МАКСИМ САЧКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ И ФИРМЫ-ПРОИЗВОДИТЕЛИ

Симпатичная смешливая рожица все маячит и маячит в заднем стекле автомобиля. Светлые глаза пылливо смотрят на шумный, суетливый поток машин — такой интересный мир. Иногда головка скрывается, видимо, маленький пассажир опускается на задний диван, но вскоре вновь появляется в окне. Ребенок немного приближается к стеклу на расстояние, отдалается, когда мама тормозит. С таким попутчиком, пусть и в соседней машине, ехать веселее! Если не думать, что может произойти даже при несильном столкновении... Это не ваш малыш?

ДЕТИ И МАНЕКЕНЫ

Наши чада осваивают автомобиль с пеленок: путешествуют в ясли, потом в детский сад, затем в школу, заезжают с родителями в магазин, едут в гости к

Вперед! интересный мир! И очень опасный!





Семья манекенов теперь многодетные.



Кронштейн «Изофикс» устанавливают между подушкой и спинкой штатного сиденья и крепят к кузову. Детское кресло фиксируют замком, подобным тому, что на ремнях безопасности.

бабушке. Мы довольны: не страшны ни мороз, ни дождь, ни инфекции, которых полно в общественном транспорте. Удобно, быстро, безопасно. Безопасно ли?

Этим вопросом все серьезнее занимаются производители автомобилей и независимые организации. С марта прошлого года в Европейской программе оценки автомобилей (EuroNCAP) появился новый пункт. Теперь наряду с фронтальным и боковым ударами, «столбовым» и пешеходным тестами машина должна подтвердить свое бережное отношение к ребенку, сидящему в салоне.

Большое семейство манекенов дополнили двумя малышами, которые ростом и весом соответствуют детям полутора и трех лет. Как и у взрослых, их тела облеплены датчиками, фиксирующими нагрузки при ударе.

Малышей усаживают в специальные детские кресла (производитель автомобиля выбирает модель сам, как и расположение кресла – обычно его крепят сзади) и пристегивают ремнями безопасности. Только так можно обеспечить маленьким пассажирам необходимую защиту при ударе. Как правило, детей-манекенов подсаживают к взрослым, чтобы не проводить дополнительные испытания и не разбивать лишние автомобили.

Ударов два – фронтальный и боковой. После каждого столкновения специалисты анализируют информацию, полученную от датчиков, и начисляют очки. При фронтальном ударе учитывают перегрузки, которые испытывает голова и шея ребенка, при ударе в бок данные снимают только с шен. Баллы, максимально 4, начисляют сообразно перегрузкам и головы и шеи. То есть сумма за фронтальный и боковой удары с одним манекеном – не более 12 баллов, а так как малышей двое (1,5 и 3 лет) – 24 балла.

Очки начисляют не только по результатам краш-тестов. Специалисты EuroNCAP оценивают конструкцию самих детских сидений и их крепления. Дополнительные баллы присуждают за доходчивую инструкцию по установке кресел, а также за четкие, бросающиеся в глаза таблички с напоминанием отключить подушку безопасности, если сиденье крепят спереди.

Повышают оценку и за простоту установки детского кресла, когда его удобно пристегнуть ремнями безопасности или защелкнуть в замках системы «Изофикс». Это специальное устройство производители крепят непосредственно к кузову – пока только по



В жизни это выглядит гораздо страшнее.

своей воле. При начислении очков учитывают и иные нюансы.

По количеству баллов автомобилю присуждают звезды за безопасность маленьких пассажиров. Пять звезд «стоят» 60 баллов, четыре – 37–48, три – 25–36, две – 13–24, одна – 1–12.

ВОДИТЕЛИ-РОДИТЕЛИ

Пока специалисты аккуратно усаживают безмолвных пассажиров в специаль-

НЕВРЕДНЫЕ СОВЕТЫ

1. Грамотно подбирать детское сиденье надо, учитывая конструкцию кресла, его происхождение (в маркировке обязательно должна быть буква E и номер протокола испытаний), рост ребенка (ЗР, 2001, № 6). Существует несколько групп детских сидений, рассчитанных на разный возраст и вес (см. табл. 2).
2. Крепить сиденье в салоне лучше с помощью системы «Изофикс». Исследования, проведенные в Германии, показали, что кресла, пристегнутые ремнями, в половине случаев установлены неправильно. На автомобилях с замками «Изофикс» такие ошибки практически исключены. У вас пока иная машина? Будьте внимательней!
3. Если устанавливаете сиденье пассажира, отключите пассажирскую по-

душку безопасности. Выключатель обычно расположен на правом торце приборной панели. Если ваша машина оборудована боковыми подушками-шторками, постарайтесь, чтобы ребенок головой не касался стекол и обивки дверей. А чтобы в дальней дороге малышу было удобно спать, купите кресло со специальными подголовниками. Сажая ребенка сзади, сдвиньте переднее сиденье вперед, тогда при ударе малыш не достанет до спинки переднего кресла.

4. Последний совет – общий. Завтра утром малыша вновь везти в садик? Обеспечьте безопасность путешествия сегодня. А вообще, кресло для автомобильных путешествий – неплохой подарок к первому дню рождения.

ные кресла, приглядимся, как мы возим своих родных детей. Конечно, будущему водителю интересней ездить спереди, но напомним прописную истину – по статистике это самое опасное место. Кстати, в ПДД четко записано: «Запрещается перевозить детей до 12 лет... на переднем сиденье легкового автомобиля при отсутствии специального детского удерживающего устройства». И еще одна цитата из Правил: «... допускается

не пристегиваться ремнями детям до 12 лет». Вообще-то российские ПДД в части, касающейся перевозки маленьких пассажиров, явно устарели. Нынешние скорости и плотность движения предъявляют к водителям (читай – родителям) более серьезные требования.

Мы постепенно вооружаемся ABS и иными электронными помощниками, защищаемся более совершенными, чем прежде, ремнями, фронтальными и боковыми подушками безопасности, а своих детей катаем все так же, как это делал дедушка в «Победе».

Да, наши Правила опаздывают, но в отношении ремней они абсолютно правы. Малышу штатный ремень не поможет, напротив, нанесет роковую травму. Ведь лямка ложится на тоненькую шею, а при столкновении маленький пассажир может поднырнуть под поясную ветвь. То же с подушкой безопасности: ее удар запросто покалечит ребенка.

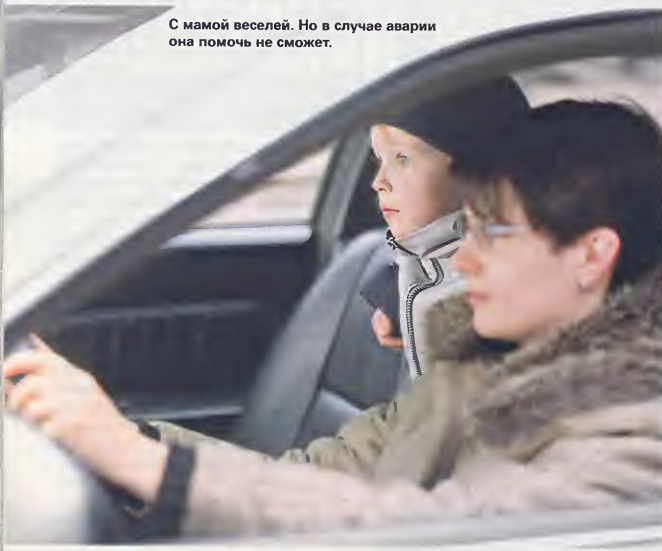
Заднее сиденье само по себе тоже отнюдь не безопасно, особенно если ребенок на ходу встает и садится, залезает на диван на коленях, просовывает нос между передними спинками.

ПРОВЕРЕНО! ШАНСЫ ЕСТЬ!

Вернемся на тесты EuroNCAP. Итак, кукольные малыши надежно закреплены в собственных креслах. Что это дает? Очень многое! Хотя производители пока готовы к перевозке маленьких пассажиров по-разному.

Пока испытатели всего восемь моделей, но кое-какие выводы уже можно сделать. Результаты тестов мы свели в табл. 1. Самым недружелюбным из испытанных автомобилей оказался «Ре-

С мамой веселее. Но в случае аварии она помочь не сможет.





В некоторые автомобили на заказ устанавливаются дополнительные детские сиденья – например, диван в багажнике для двух маленьких пассажиров весом до 36 кг каждый.

но-Кангу», хотя фирма вообще-то уделяет большое внимание безопасности. Факты неумолимы: головы маленьких манекенов не коснулись деталей интерьера, но грудь старшего ребенка испытала серьезные перегрузки. Нечеткие инструкции по пользованию системой «Изофикс» и установке детского кресла на переднее сиденье не позволили набрать дополнительные баллы и заработать даже три звезды. «Сценки» чуть лучше защищает детишек, да и необходимая информация четче, а потому и звезд он поймал больше.

На одной ступеньке с французским мини-вэном – «Тойота-Превия». Удар в бок манекены перенесли безболезнен-

ТАБЛИЦА 1. РЕЙТИНГ АВТОМОБИЛЕЙ, ПРОШЕДШИХ ТЕСТЫ НА ДЕТСКОЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ПО МЕТОДИКЕ EURO-NCAP

Модель	Год	Баллы	Звезды
«Ситроен-С2»	2003	29	***
«Мазда-2»	2003	25	***
«Ауди-А3»	2003	35	***
«Мазда-6»	2003	34	***
«Форд-Фокус С-макс»	2003	38	***
«Рено-Кангу»	2003	23	**
«Рено-Сценки»	2003	28	***
«Ююта-Превия»	2003	28	***

ТАБЛИЦА 2. КЛАССИФИКАЦИЯ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ

Группа	Вес	Возраст
0	До 10 кг	До 9 мес.
0+	До 13 кг	До 18 мес.
I	От 9 до 18 кг	От 9 мес. до 4,5 года
II	От 15 до 25 кг	От 3 до 7 лет
III	От 22 до 36 кг	От 6 до 12 лет

но, но при фронтальном у старшей куклы пострадала голова. Да и грудные клетки обоих манекенов испытали опасные нагрузки.

Любопытно, что результаты двух моделей «Мазды» по звездам не отличаются. Но по баллам «двушка» с трупом получила три звезды, а «шестерка» немного не дотянула до четырех. У «Мазды-6» очень неплохие результаты в краш-тестах, хотя при боковом ударе голова старшего ребенка испытала значительные перегрузки. В «Мазде-2» основная нагрузка легла на слабые грудные клетки обоих малышей, а у трехлетнего при фронтальном и боковом ударе пострадала голова.

Безопасней всех оказался «Форд-Фокус С-макс». Старший ребенок отделался лишь легким испугом, а для младшего ускорения соответствуют легкой степени опасности. Пожалуй, единственный недостаток: в инструкции ничего не сказано об отключении подушки, если детское кресло установлено на переднем сиденье.

Да, испытатели придираются даже к мелочам. Но что может быть важнее безопасности собственного ребенка? Поэтому и производители наверняка постараются учесть замечания экспертов.

Очень вероятно, что совсем скоро в Европе введут специальные детские требования к автомобилям – например, обяжут оснащать все машины креплениями «Изофикс». А пока немецким таксистам уже предписали возить с собой минимум одно сиденье для детей в возрасте от девяти месяцев. О безопасности более маленьких родители должны позаботиться сами. За нарушения правил по перевозке малышей водителя оштрафуют на очень немалую сумму. А если (не дай бог!) из-за халатности или невежества старших ребенок пострадает, страховые компании имеют право серьезно снизить размер компенсации. Некоторые производители автомобилей уже предлагают на заказ интегрированные детские сиденья, а для многодетных семей даже «диваны» с несколькими местами для малышей.

Может, нашим производителям и законодателям тоже пора призадуматься?

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Пользуетесь ли вы для перевозки детей в автомобиле специальным детским креслом?



25% да

75% нет





ПЕРЕДАЧА НА ЗАВТРА

ЕВГЕНИЙ
БОРИСЕНКОВ

Несомненно, «десятка» – самый популярный отечественный автомобиль. Потребителю есть из чего выбрать: три типа кузова, два варианта двигателя и бесчисленные сочетания комплектации, отделки и окраски. Для полного счастья не хватает разве что автоматической коробки передач. Впрочем, и здесь уже появились интересные предложения – ликвидировать пробел берется и сам завод-изготовитель, и специалисты «со стороны».

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Заводской вариант «десятки» с автоматической трансмиссией – на стадии доводки. Собственный агрегат ВАЗ

разрабатывать не стал, беступенчатый вариатор позаимствовал у немецкой ZF. Принцип его работы довольно прост: обычная клиноременная передача, только здесь оба шкива разъемные. Их половинки сходятся или расходятся, изменяя глубину ручья. Приводной ремень, соответственно, работает на разных диаметрах. Варьируя их, можно плавно менять передаточное отношение.

Установку чужеродного органа особых трудностей не вызвала. Между картером сцепления и двигателем сделали специальную проставку и перенесли третью опору силового агрегата, расположенную на корпусе механической коробки. И, конечно,

рычаг переключения передач заменили селектором.

По сравнению с «автоматом» здесь выбор режимов движения небогат – Р (парковка, включен трансмиссионный тормоз), D (движение вперед), N (нейтраль), R (задний ход) и L (режим торможения двигателем). Эффективностью последнего могут похвастаться немногие «автоматы». В этом режиме вариатор включает «пониженную» передачу (то есть находится в положении максимального передаточного отношения) и продолжает держать ее при сбросе газа. Чтобы избежать блокировки колес, переключение сделано плавным, с ощутимой задержкой.

Надежность опасений не вызывает. Ведь вариатор рассчитан на передачу крутящего момента до 145 Н·м, поэтому без проблем переваривает 130 Н·м самого мощного шестнадцатиклапанного мотора ВАЗ. Кроме того, агрегат давно прошел боевое крещение – точно такой же ставят на «Мини-Купер».

Когда начнутся продажи, точно сказать не беремся, но дилеры уже прогнозируют неплохой спрос на такую модификацию. Насколько они правы – покажет будущее, надемся, недалекое.

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Иной вариант «автомата» для ВАЗ-2110 предложила частная фирма «Айя» – более привычную «планетарку». В качестве донора взяли «Тойоту-Короллу». Помимо легендарной надежности, ее «автомат» идеально подошел вазовскому шестнадцатиклапаннику по характеристике. Однако новый агрегат оказался все же слишком дорог. Перебрав варианты, остановились на «бэушных» с пробегом до 50 тыс. км – благо оставшегося ресурса хватит с лихвой.

В Японии отыскали партнера – поставщика подержанных запчастей. Но главная закладка, как вы догадались, не в технике, а в бумагах...

Как известно, Правила не разрешают вносить изменения в конструкцию сертифицирован



Вариатор успешно конкурирует с традиционными «автоматами». Появился он и на ВАЗе.



Педал сцепления в «автоматизированной» машине бутафорская.



«Автомат» от «Короллы» пристыкован через пластины.



Селекторы вариатора...



...и «автомата» похожи.



Оба агрегата – и вариатор...



...и АКП – встали как родные.

фицированного транспортного средства. Вариаторной «десятке» ВАЗа санкции не грозят. Перед началом серийного выпуска модификацию должным образом испытывают, присваивают индекс, оформляют сертификат. С «Ладой», которую модернизировала небольшая фирма, все не так просто: мероприятия по легализации не потянуть. А «незаконнорожденный» автомобиль никто не купит – на учет его не поставишь, техосмотр не пройдешь.

В поисках выхода обратились в НАМИ. Ознакомившись с чертежами и «живыми» автомобилями, там согласились выдать сертификат годности, но лишь... индивидуальному владельцу! Теперь каждый покупатель отправляется на улицу Автомоторную, где (за счет продавца) «выправляет доку-

мент». Хлопотно, но абсолютно законно! Не ущемлены и другие права – фирма-продавец сохраняет заводскую гарантию, в том числе на «автомат».

НЕ КАСАЯСЬ ЭЛЕКТРОНИКИ

Агрегат от «Короллы» – «безмозглый», с гидравлическим управлением. Это сильно упростило задачу – не пришлось вмешиваться в электронику автомобиля. Вся обратная связь – тросик селектора да реле блокировки стартера. Картеры состыковали через пару переходных пластин: одну прикрутили к двигателю, другую – к «автомату». Кроме этого, понадобилось перенести опору коробки на левом лонжероне и заново нарезать шлицы на внутренних ШРУСах. Рычаг селектора закрепили на штатной

опоре кузова, сохранив даже родную тягу.

Если будущий владелец решит вдруг вернуться к механике, переделка обойдется в полторы тысячи рублей! Столько стоит отсутствующий кронштейн и пара «гранат» (если все делать самому и, конечно, при наличии обычной коробки).

Впрочем, это вряд ли кому придет в голову. Ведь автоматизированная «десятка» хоть чуть-чуть, но уже «Тойота». Автомобиль легко трогается на холостых и уверенно набирает скорость. В пробках нет необходимости «шевелить кочергой». Преимущество по душе самым завзятым гонщикам – даже знаменитый колывезник Михаил Ухов в городских поездках предпочел «автомат». Проходимость ВАЗа, в том числе геометрическая, не пострадала.

Однако за комфорт придется платить. В нашем случае – повышенным (в городе) на 3–5% расходом топлива и проблемой с буксировкой. Тащить «десятку» с «автоматом» можно, соблюдая правило 50х50: не превышая скорость 50 км/ч и на расстояние до 50 км. Иначе придется демонтировать приводы, вставив в ступицы корпуса от «старых «гранат». Или нанять эвакуатор. И разумеется, стоит автомобиль дороже. Отпускная цена выросла на 1200 долларов.

Объем выпуска «Айя» относительно невелик – машины продают только в столице. Заводские образцы с вариатором пока проходят испытания. Но лед тронулся. Очевидно, в скором будущем заказать «десятку» с «автоматом» будет столь же легко, как и с электрическими стеклоподъемниками. □

СИДИТЕ, РАЗЛАГАЕТЕ МОЛЕКУЛЫ НА АТОМЫ...

МАКСИМ САЧКОВ

Хитрые электронные системы, невиданные ранее материалы, мудрые устройства... Кажется, все уже изобретено. Конструкторы автомобилей так не думают. Теперь они, вооружившись микроскопом, взялись за проектирование... на молекулярном и даже атомарном уровне.

МИНИАТЮРЫ ИЗ ПРОШЛОГО

Новое направление называют нанотехнологиями. То есть инженеры имеют дело со сверхмалыми частицами размером до 1 нм или одной миллиардной метра. Во столько же раз футбольный мяч меньше земного шара.

Термин «нанотехнологии» появился в середине 1970-х гг. Однако первые серьезные исследования начались немного позже, когда

физики Герд Биннинг и Генрих Рорер из фирмы «Ай-Би-Эм» (IBM) создали сканирующий туннельный микроскоп, позволяющий рассмотреть отдельные атомы. В 1986 году появился более совершенный прибор, при помощи которого можно не только разглядывать, но и «переставлять» частицы.

В этом и заключается задача нанотехнологий: найти атом с необходимыми свойствами и поставить на правильное место. Так можно строить детали лишь из необходимых частей, а ненужные просто отставить в сторону. Изделие получается сверхкомпактным, выполняющим только требуемые задачи. Технологичность на высоте – ничего лишнего!

Нанотехнологии уже применяют в самых разных областях: медицине, произ-

водстве компьютеров, металлургии. В частности, они позволили заметно улучшить свойства алюминиевых сплавов. Некоторые решения реализованы уже и в серийных автомобилях, а кое-что появится в ближайшее время.

В МИРЕ ЖИВОТНЫХ

Многие ученые подсмотрели у природы. Ведь, создавая животный и растительный мир, она, сама того не подозревая, уже миллиарды лет пользуется нанотехнологиями. Пример – цветок лотоса. Его поверхность отталкивает воду и грязь, всегда оставаясь чистой. Корректируя структурную формулу, специалистам удалось воссоздать схожее с природным покрытие. Вероятно, уже скоро автомобили будут окрашивать эмалями, вода с кото-

рых скатывается, не оставляя грязных разводов. Пока наука обкатывает на красках для строительных работ и кровельной черепице.

Другой живой пример – хамелеон, меняющий цвет в зависимости от окружающей среды. Некоторые автомобили уже примеряют «разноцветную» одежду, меняющую колер от освещения. Но не за горами время, когда кузов будет играть цветами не только на солнышке. Нажимая кнопку в салоне, водитель изменит электрическое напряжение. В зависимости от его величины молекулы красящего вещества принимают различные оттенки. Машину за несколько секунд можно будет «перекрасить». Правда, вряд ли это понравится полиции.

Обидно, когда на новом сверхкомпактном автомобиле появляются царапины. Специалисты обещают в недалеком будущем избавить владельцев от таких неприятностей. Эмалям с наноструктурой не нужны полироли. Молекулы обычной краски состоят из длинных и хрупких цепочек углеводородов. Специалисты по нанотехнологиям перестроили их в более компактные соединения частиц кремния и органических полимеров. Пощапать такое покрытие практически невозможно. Кроме того, «нанолаки» дают еще одно преимущество – технология окраски принципиально не изменится.

ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ НА КРЫШЕ

Нанотехнологи уверены: эмаль нужна не только для защиты и придания нарядного вида кузову. Краскам поручат перерабатывать солнечную энергию в электрическую. Хитрая эмаль состоит из трех компонентов: молекулы красного красителя (это не значит, что машина должна быть непременно красной), наночастицы диоксида кремния, электролит. При попадании солнечного света на красные молекулы

Покрытие из наночастиц защитит стеклянную крышу от царапин и грязи.





Секрет компактного реформера, который будет вырабатывать водород для автомобилей будущего, находится внутри корпуса... в наноструктурной начинке.



Солнечные элементы на крыше «Мерседеса» Е-класса – продукт нанотехнологий. Их мощности – 30 Вт – хватает для вентиляторов климатической установки.

высвобождаются электроны. Последние вступают в реакцию с наночастицами диоксида кремния, «запрессованными» в электролит с ионами йода. На электродах появляется ток.

Основное преимущество таких источников энергии – большая рабочая поверхность, по терминологии ученых – нанопористость. Существуют и другие плюсы, например, «батарей» не надо поворачивать за солнцем.

Но «солнечные» краски вряд ли заправят в краскопульты очень скоро. По заявлению компании «Даймлер-Крайслер», первые серийные автомобили, окра-

шенные такими эмалями, появятся не раньше чем через пять лет. А пока предлагается упрощенный вариант – наклеивать на кузовные панели пленочные солнечные батареи. На тонкую пластиковую основу наносят фотоактивный органический слой с полупроводниковыми нанопластинами – микроскопическими металлическими пластинами.

Производить пленочные батареи дешевле, чем краску. Благодаря гибкой основе они легко примут форму любой кузовной детали. Но, как и у большинства новорожденных проектов, у этого достаточно детских болезней.

Коэффициент полезного действия пленочной батареи составляет всего 3%, тогда как у лакокрасочных покрытий – около 10%. Кроме того, пленочные элементы электрохимически нестабильны и примерно через полгода существенно теряют эффективность. Впрочем, специалисты не отчаиваются.

А пока пытаются модернизировать уже отработанные конструкции солнечных батарей. В тонкий слой монокристаллов кремния встраивают частицы полупроводника германия. Облегченный такими батареями кузов вырабатывает столько же электроэнергии, сколько полукilowаттный генератор. Современному автомобилю, напичканному электроникой и сервоприводами этого, конечно, мало. Но дополнительные киловатты освободят двигатель от лишней работы и сэкономят около полулитра топлива на 100 км.

НЕПРОЗРАЧНЫЙ, КАК... СТЕКЛО

На многие туристические автобусы устанавливают стекла, между слоями которых вложена тонкая пленка из наночастиц: она отражает инфракрасное излучение и препятствует проникновению тепла в салон.

Контролировать ситуацию за автомобилем уже по-

могают «умные» зеркала, которые затемняются в зависимости от освещенности. Чувствительные датчики следят за ее изменением и подают электрический сигнал на специальное покрытие. «Фольксваген» планирует выпускать машины, в которых будут «темнеть» не только зеркала, но и стекла. При желании водитель сможет вовсе отгородиться от внешнего мира за черными стеклами, нажав на кнопку в салоне.

Антибликовые приборные панели – уже реальность. Специальные покрытия на защитных стеклах поглощают солнечные лучи и делают индикаторы читаемыми.

Молекулярные технологии продолжают будоражить умы конструкторов. Мотористы приспособляют их к двигателям внутреннего сгорания и установкам на топливных элементах. Шинники колдуют над универсальным составом резины, которая изменяет свойства в зависимости от температуры и влажности. Вероятно, скоро появятся присадки в топливо, которые позволяют отказаться от нейтрализатора...

Увидеть их невооруженным взглядом невозможно, но эти частицы все увереннее вторгаются в наш быт, словно подтверждая: жизнь состоит из мелочей. □



Достоинства нанотехнологий видны на приборной панели: специальное покрытие не дает бликов.



«МИШЛЕН» СЕКРЕТНЫЙ И ОТКРЫТЫЙ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО АВТОРА И «МИШЛЕН»

Центр Франции, старинный студенческий городок Клермон-Ферран. Аэропорт, вокзал, собор, центральная площадь – ничего необычного, по крайней мере для человека, болеющего автомобилями. Нет, конечно, с исторической точки зрения здесь есть на что посмотреть. Но нам, технарям, важно другое: где-то поблизости расположены промышленные площадки концерна «Мишлен» – одного из мировых лидеров по производству шин.

СОСТАВЛЯЮЩИЕ УСПЕХА

Город Мишлен – так я бы обозначил громадную территорию завода (здесь говорят – мануфактуры). Как и

положено городу, он разделен на районы и кварталы со своими штаб-квартирой, тропической оранжереей, музеем и, конечно же, промплощадкой. У всех подразделений есть история; о ней с удовольствием расскажут, подчеркнув, что здесь одно из старейших предприятий, открытое в 1921 году. Журналистов, как правило, возят на суперсовременные заводы, сверкающие прямо-таки неестественной чистотой. А здесь обычные корпуса, местами даже обшарпанные, торчащие трубы и характерный «резинотехнический» запах. Почти как у нас. Опережая готовые сорваться с языка сравнения, сопровождающий заверяет, что у компании есть и куда более

фотогеничные предприятия, впрочем, и это вполне современно и обладает всеми новейшими технологиями. Ведь здесь делают высокоскоростные шины для спортивных авто и – поднимай выше! – для формулы 1. Последние, правда, настолько засекречены, что даже нельзя показать расположение цеха на общем плане – не говоря уж «взглянуть хоть одним глазком»...

Нам предложили сначала познакомиться с конструкцией обычной шины и процессом ее изготовления. Из всего увиденного я твердо усвоил одно: главный секрет хорошей шины – отлаженный до совершенства механизм соединения в единое целое резины, металла и текстиля.

Ему не мешают ни большой объем ручного труда, ни потертые заводские стены; главное – технический и технологический потенциал. Здесь, на промплощадке в Кадару, могут приготовить не только до 2700 видов резиновых смесей, но и проволоку для бортовых колец и металлокорда, сплести специальные нити, которые впоследствии внедрятся в различные слои покрышки. В подтверждение – демонстрация сборки покрышек «Илот-Спорт» умопомрачительной размерности 330/35R19. Рабочий-профессионал «складывает» их, казалось бы, из ничего точными и неторопливыми движениями. Потом вулканизация и, конечно, контроль качества, где на человеческие глаза и руки тоже возложено немало.

Пора в исследовательский центр: он совсем рядом, в местечке Ладу. Размеры сооружения впечатляют. Стройные ряды корпусов раскинулись, наверное, на несколько километров, а под ними, в чаше котловины – испытательные дороги мишленовского полигона. Увы, над всем этим – непробиваемая завеса секретности. Фотографировать нельзя, шаг в сторону – тут же возникает недремующая охрана. Здесь, в Ладу, и еще в нескольких филиалах по всему миру задумывают, создают и доводят новые модели покрышек, всевозможные вспомогательные системы и даже конструкции шасси. Всего же на «Мишлен»

Скоро завод «Мишлен» откроется и в России!

разработками и исследованиями занимаются 6000 человек, из них около сотни – только созданием компьютерных программ для математического моделирования.

Из рассекреченного – краткая лекция о возможностях центра и знакомство с системой ПАКС (РАХ), рабо-

ты над которой начались еще в 1996 году. Сегодня это готовый продукт: на полностью спущенном колесе можно проехать примерно 200 км со скоростью до 80 км/ч. Интересно, но... все нону-хау уже переданы компаниям «Пирелли» и «Гудри» для массового внедрения. Теперь дело за автопроизводителями: сэкономив на запаске, они могут сделать автомобиль еще удобнее и вместительнее.

А пока наглядная демонстрация: из заднего левого колеса «Ауди-А8» вывернут золотник – и машина отправляется на извилистую трассу. Поначалу ничего необычного, разве только шум покрышки чуть заметнее. Автомобиль идеально движется по траектории, не позволяя себе ничего «лишнего». Про-

шу испытателя чуть резко зайти в правый поворот. Так и есть: гул подопытного колеса усиливается, и машину немного бросает в сторону. Ну что же, мы довольно лихо вошли в вираж, такая реакция вполне ожидаема. Но шинато не сдается и по-прежнему держит дорогу без ожидаемых срывов или разрушений. После нескольких кругов издевательств итоговые впечатления весьма оптимистичны. Хотя, конечно, заметно, что это не полноценная замена реального колеса: здесь требуется повышенное внимание и жесткое соблюдение скоростных рамок.

Следующее новшество, о котором пока можно лишь упомянуть: совместная с компанией «Вабко» разработка системы автоматического ре-

гулирования давления. Бортовой компьютер сам решает, какое давление установить в шинах с учетом скорости, состояния дорожного покрытия и условий окружающей среды. Судя по всему, нечто подобное очень скоро станет частью штатного оборудования автомобилей.

НА «МИШЛЕНЕ» ЗАГОВОРЯТ ПО-РУССКИ

Ранее мало кому известное местечко Давыдово, что в Орехово-Зуевском районе, ныне на слуху у всего руководства «Мишлена». Ведь именно оттуда планируется осуществить основной прорыв на наш рынок, насытив его французскими покрышками российского производства. Официальное откры-

тие завода не за горами, и уже сейчас там идет обучение персонала, технологическая отладка оборудования и даже собирают первые, пробные шины. А ведь несколько лет назад мишленовцы еще приглядывались к нашим предприятиям, изучая их возможности. Вердикт – слишком устарели. Решено было строить в Давыдове новое, современное производство, ни в чем не уступающее европейскому. Западные стратеги оценивают емкость нашего рынка в 22 млн. шин, из них 9 млн. – зимние. Поэтому на «Мишлен» и решили вкладывать деньги в полноценный завод, ориентируясь в первую очередь на массовые модели и размерности. Уже сейчас ведутся переговоры с по-



Так мы учились делать шины.



Сборка покрышки закончена – пора на вулканизацию.



Святая святых – полигон. Остальные объекты под завесой секретности.

ставщиками сырья, чтобы не ввозить его из-за рубежа. Цены изделий пока не называют, но уже определено, что они должны занять промежуточную нишу между импортной и российской продукцией.

Что же, как говорится, лед тронулся. Вслед за наиболее инициативными автопроизводителями к нам идут изготовители комплектующих. И нет оснований сомневаться в серьезности их намерений: мишленовский опыт «освоения» бывших стран, той же Румынии, доказывает – все будет сделано добротно и на хорошем уровне. По-другому там работать просто не умеют. □



ВЫЖИМАЮЩИЙ ВЕТЕР

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО АВТОРА

Винджаммер (windjammer) – дословно «выжимающий ветер». Так назывались чайные клиперы – быстроходные суда с огромной площадью парусов, совершавшие рекордно быстрые переходы из Индийского океана в Европу вокруг Африки со скоропортящимся грузом чайного листа.

ВЕРЕМ ВСЕ!

...Гора сумок, рюкзаков, кофров, каких-то пакетов громоздилась чуть не до локоты. Композицию венчали кукла Таня с плеером и вытертый плюшевый медведь, размерами близкий к прототипу. Да-а, пожалуй, я погорячился, самонадеянно бросив утром:

«Машина большая, можете брать с собой все, что хотите». Семейство восприняло мои слова буквально. Хорошо, хоть мебель оставили.

Впрочем, машина действительно большая. «Киа-Карнавал» длиной без малого пять метров относится к так называемым полноразмерным мини-

KIA CARNIVAL 2.5

■ Полноразмерный семи- или восьмиместный минивэн с тремя рядами сидений дебютировал в 1998 году, а в 2002-м был обновлен.

■ Оснащается бензиновым мотором V6 2,5 л или дизельной наддувной «четверкой» 2,9 л. Привод — передний, коробка передач — пятиступенчатая механическая или четырехступенчатый «автомат».

■ В некоторых странах эта модель с мотором 3,5 л и автоматической коробкой передач известна как «Седона».

■ В России продают «карнавалы», собранные в Калининграде компанией «АвтоТОР». Диапазон цен — от \$22 150 до 26 200, стоимость тестового автомобиля — \$22 250.

около 30 л свободного пространства. В багажнике, пожалуй, не помещался бы сундук, чтобы при открывании пятой двери не рухнула стена из сумок. Длинный груз на пол не положишь — мешают массивные основания сидений, потому чехол с горными лыжами разместился на крыше, там есть ремни с двумя подвижными поперечинами.

Ночевал «Карнавал» в обычном гараже, заняв его почти без остатка. Разворачиваться на тесном пятачке пришлось в несколько приемов, ведь немалая колесная база в 2,9 м обуславливает и большой радиус поворота — 6,5 м. Впрочем, отличный обзор, огромная площадь остекления и большие наружные зеркала помогают хорошо чувствовать габариты.

МАШИНА ПРОСТРАНСТВА

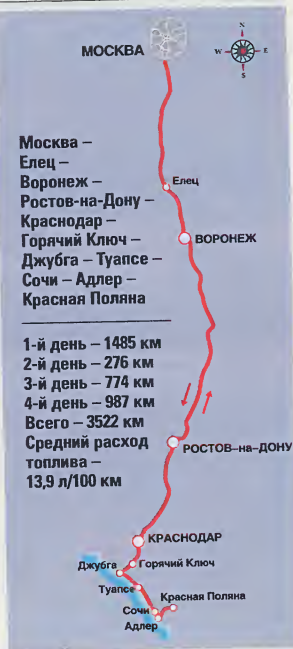
Рано утром стартуем по довольно пустынной в это время года трассе М4 «Дон». Погода мерзкая — снег с дождем. Но где-то там, в полутора тысячах километров к югу, нас ждут море, пальмы и солнце — пусть не такое жаркое, как летом.

Первые десятки километров обживаюсь за рулем, привыкаю к машине. Она очень быстрая, но необычно тихая и комфортабельная, не слышно ни мотора, ни свиста ветра, ни шума колес. Скорость совершенно не чувствуется, так что первое время приходится постоянно контрролировать себя по спидометру. Если устройством для перемещения во времени зовется машиной времени, то «КИА-Карнавал» с полным основанием можно назвать машиной пространства. Еще скромно сказано: этот экспресс буквально пожирал километры — легко, словно играючи.

Мотор — установленная поперечно V-образная «шестерка» мощностью 150 л. с. — лишь при динамич-

взам: в салоне площадью с небольшую комнату установлены три ряда полноценных сидений на семь взрослых пассажиров. Идею демонтировать лишний ряд (нас ведь всего четверо, а кресла двух задних рядов можно снять буквально одним движением) в корне пресекала младшая дочь: «Я здесь буду спать!».

Неожиданно легко все снаряжение растолкали по машине — благо в ней множество ящичков, полок и укромных местечек. Для инструмента, аптечки, троса и прочих необходимых вещей нашлось прекрасное место под водительским креслом: там





Минимальный объем багажника – 302 л, но кресла можно подвинуть вперед, увеличив вместимость до 665 л.



Передние двери распашные, задние сдвижные – в такие проемы хоть шкаф проноси.



Просторный аккуратный салон, между креслами откидывающийся столик – прямо-таки, дом на колесах.



Для «мелких» пассажиров нетрудно устроить даже спальное место.



На спинках передних кресел – откидные столики.

ном старте выдает себя приглушенным ревом. Для улучшения тяги на низких оборотах ее максимальную мощность уменьшили, до рестайлинга было 165 л. с. Именно способность двигателя к полной отдаче без видимого напряжения делает несложной рваную городскую езду на тяжелом двухтонном взне. Но все-таки его истинное предназначение – бесшумный полет по магистрали.

Высокая посадка (а голова водителя находится на высоте 1,6 м от дорожного полотна) позволяет смотреть поверх крыш легковых машин, лучше прогнозировать ситуацию на дороге и заранее

рассчитывать обгоны. Последнее немаловажно: «Карнавал» – машина тяжелая и инертная, а V-передача здесь длинная, на ней он несется легко и быстро, но somehow разогоняется. Уткнулся кому-то в корму – для рывка придется переключиться «вниз». Лучше на третью – она выстреливает машину, как пушка. Потом сразу пятая – и опять бесшумный полет. Складывается ощущение, что нормальная крейсерская скорость для «Карнавала» 130–150 км/ч – он прекрасно стоит на дороге, совершенно не реагирует на продавленные в асфальте колес и легко взлетает на подтемы. Если

КРАСНАЯ ПОЛЯНА

В далеком прошлом по долине реки Мзымты проходил кратчайший путь с Северного Кавказа к Черному морю. Здесь обнаружены развалины более двадцати древних крепостей. В 40 км от побережья еще полтора века назад был расположен черкесский аул Кбаада, который после покорения «белым царем» пришел в запустение. Осенью 1878 года здесь появились 36 черкесских семей – переселенцы из Ставропольской губернии. Пораженные красотой красно-бурых папоротников, алых и золотистых кленов, черешен, они назвали это место Красной Поляной. Чуть позже в четырех километрах выше по течению обосновались эстонские поселенцы, назвав свой поселок Эсто-садок – Эстонский сад.

Сегодня Красная Поляна – красивый природный заповедник и курорт. К услугам отдыхающих гостиницы любого уровня, рафтинг – сплав на плотах по Мзымте, катание на лошадях, полеты на парашюте, туристические маршруты. Гурманы могут самостоятельно выловить форель, которую им через четверть часа подадут к столу. Но самое главное – здесь построен один из крупнейших на Кавказе горнолыжных центров. Нижняя станция парнокресельных подъемников расположена на высоте 540 м, четвертая очередь поднимается до 2228 м, выше уровня лесов. Кататься здесь можно с ноября по апрель-май. Представляете – утром снег и лыжи, а к вечеру можно спуститься к морю!



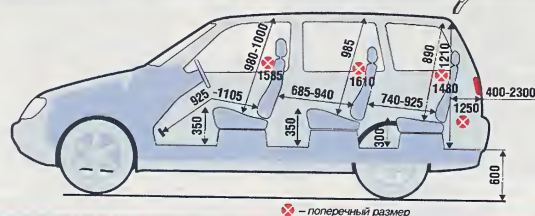
же скорость упала до сотни, тут уж без IV передачи не обойтись.

БОЛЬШЕ ГАЗУ – МЕНЬШЕ ЯМ!

Ближе к Воронежу цена «92-го» упала до 9 руб. 40 коп. и загорелась лампочка на бензоуказателе. Первая дозаправка: на 482 км ушло 69,9 л. Итого 14,5 л на сотню. Немало, я привык к более скромным «легковым» аппетитам. Но если учесть размеры, вес и быстротходность машины, то все сходится.

Управление «Карнавалом» очень легкое, а «длинные» передаточные отношения механизма (3,5 оборота от упора

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И РАЗМЕРЫ



✗ — поперечный размер

РЕЗЮМЕ

«KIA-Карнавал» — комфортабельный быстроходный лайнер или удобный корпоративный транспорт по очень привлекательной цене.

Просторный комфортабельный салон, множество вариантов трансформации, отличная шумоизоляция, высокая плавность хода, полноценный третий ряд сидений, привлекательная цена.

Высокий расход топлива в городе, большой радиус поворота, крупные габариты.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

KIA CARNIVAL 2.5

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4925
ширина	1900
высота	1735 (1805*)
база	2935
колея спереди/сзади	1625/1630
Дорожный просвет, мм	170
Радиус поворота, м	6,5
Снаряженная масса, кг	2083
Полная масса, кг	2601
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,8
Максимальная скорость, км/ч	175
Топливо/запас топлива, л	AI-92/75
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	9,0
городской цикл	14,1
Кузов	
Количество дверей	5
Число мест	7 (8**)
Объем багажника (VDA), л	302/3320
Двигатель	
Расположение, число цилиндров	VS
Число клапанов	24
Рабочий объем, см³	2497
Степень сжатия	10,4
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	110/150
Крутящий момент, Н·м при об/мин	5600
	224
	4000
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	M5
Передачные числа:	
I	3,75
II	1,95
III	1,30
IV	0,94
V	0,75
з. х.	3,17
Главная передача	4,31
Ходовая часть	
Подвеска:	пружинная со стабилизаторами типа «Мак-Ферсон»
спереди	на подрамнике
сзади	нераспределенная балка на четырех продольных рычагах, тяга «Павард»
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза:	гидравлические с усилителем
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	215/65R15 (205/70R15)
Системы	ABS, EBD

Комплектация

Комплектация	
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Электростеклоподъемники (перед.)	•
Электроресурса	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Кондиционер	•
Климат-контроль	•
Аудиоподготовка	•
Надушки безопасности (кол-во)	2
Трансформируемый багажник	•
Полноразмерное запасное колесо	•
Цена, \$	22 250

*Высота с рейлингами и поперечинами.

**С трехместным диваном во втором ряду.



Блок управления климатом сложноват, зато готов выполнить любые желания водителя и пассажиров.

до упора) также говорит о «стайерском» характере машины – она не напрягает необходимостью делать точные «миллиметровые» движения. Обратная сторона – при маневрировании баранку перехватываете чаще обычного. Впрочем, высокому, кренистому «Карнавалу» на мягкой подвеске не пристало под визг шин ввинчиваться в повороты, их нужно проходить плавно, не теряя достоинства.

Именно про эту подвеску сказано «больше газу – меньше ям»: если на малых и средних скоростях она работает просто хорошо, то по мере разгона дорога словно сглаживается, удары и толчки от многочисленных после зи-



На крыше рейлинги и две подвижные перегородины – удобно для перевозки длинномеров.

мы выбоины гасятся без следа. Между тем конструкция традиционна: спереди – «Мак-Ферсон» на подрамнике, сзади – неразрезная балка на пяти рычагах, как у вазовской «классики», только с пассивным (неведущим) мостом.

СТОЯТЬ! БОЯТЬСЯ!

Ростовская область, Краснодарский край: на обочинах множество фанерных силуэтов патрульных машин, у постов ДПС – обязательный знак «Стоп». Перед ним нужно сделать «ку-у-у» с приседанием, за этим бдительно следят гаишники. И очень удивляются, когда узнают, что такая установка знака неправильна и незаконна. Уважаемые



Обзор назад отличный – огромные зеркала с подогревом, стекло обдувается специальным дефлектором.

инспекторы, учите Правила дорожного движения!

Пассажиры успели обжиться: у каждого комфортабельное велюровое кресло с парой регулировок, подлокотниками и мягкими подголовниками, индивидуальный блок освещения и вентиляции, подсветка внизу дверей.

Я тоже вполне освоился за рулем – кстати, регулируемая рулевая колонка наклонена довольно сильно, почти как в обычной легковушке. Стояночный тормоз включается по-американски – педалью. Коротенький рычаг коробки передач прямо под рукой, на выступе центральной консоли, чуть выше блок управления климатом – сложноватый,

СИЛА ЭКСТРАЗАЩИТЫ

GILLETTE SERIES POWER STRIPE

*обеспечивает надежную защиту от пота

*предотвращает возникновение неприятного запаха



*имеет уникальную полосу экстразащиты





Краснодарский край: на обочинах фанерные силузты машин ДПС.



Такой знак на четырехполосной дороге – кормушка для гаишников.

но исчерпывающе multifunctional. Например, кроме «просто» климат-контроля, есть автоматический контроль чистоты воздуха – рядом с каким-нибудь чадающим КамАЗом сам собой включится в режим рециркуляции. Датчик дождя при необходимости даст команду стеклоочистителям, а указатель наружной температуры подскажет, что потеплело. Между прочим, стоит все это великолепие \$22 250 – другой полноразмерный вагон, даже в самой «бюджетной» комплектации, за такие деньги просто не найти.

...А ведь действительно потеплело, снега за окнами давно уже нет. Поздно вечером проходим невысокий Хребтовый перевал и скатываемся к морю – здесь уже весна. Слегка ошалев от дороги, никак не могу поверить, что расстояние, которое я прежде проезжал за два дня, на «Карнавале» пролетел за день!

Потом были сочинские пальмы, цветущие мимозы в Адлере – здесь настоящая весна, плюс двадцать два! Отворот в горы, вырубленная вдоль бурной Мзымты дорога в скалах, где «Карнавал», казалось, едва вписывался в крутые изгибы, и, наконец, короткий отдых в Красной Поляне. А на обратной дороге повалил снег, укрыв шалками цветущие деревья. Два перегона с ночевкой в жутких вагончиках в Каменске – и мы снова дома. Итого, за четыре ходовых дня 3522 км со средним расходом топлива 13,9/100 км. □

Автомобиль предоставлен компанией «АВТОТОР», тел. (095) 101-37-07, 540-18-54.

КАРНАВАЛ МОДИФИКАЦИЙ

«Киа-Карнавал» обретает новые обличья! Компания «АвТОТОР» подготовила к производству две модификации известного авто – мини-вэн повышенной комфортабельности и такси.

Люкс для бизнесменов унаследовал лучшие качества обычного семиместного минивэна: высокую плавность хода, низкий уровень внутреннего шума, кондиционер с равномерным распределением воздушных потоков. Просторный салон при соответствующей переконфигурации сидений (теперь их пять) и установке небольшого излучающего столба создает если не шикарную, то вполне достойную обстановку для VIP-персон. Уют и конфиденциальность общения обеспечивает звукопроницаемая перегородка между пассажирами и водителем. Дополнительное оснащение в виде бара, холодильника, аудиовидеосистем, спутниковой связи и прочего зависит от желания, фантазии и толщины кошелька заказчика.

В варианте такси «Карнавал» претерпел более существенные изменения. Бензиновый двигатель сменил более тяговитый и

экономичный турбодизель объемом 2,9 литра. С учетом специфики эксплуатации автомобиля изменены компоновка и оборудование салона. Поверхность пола выровнена и покрыта специальным нескользящим пластиком. Задний ряд сидений смещен максимально вперед для увеличения объема багажного отсека. Взамен демонтированных средних сидений установлено одно откидное, а переднее развернуто против хода. Это обеспечивает удобную посадку и высадку пассажиров через боковые сдвижные двери и позволяет разместить дополнительный багаж в передней части салона.

В столице эксплуатировать «карнавалы-такси» будет предприятие «Метро Кэб». Оно же будет комплектовать поставляемые «АвТОТОР» машины специальным оборудованием: перегородкой за водителем, касковым аппаратом и дополнительными сиденьями. На первом этапе планируется начать эксплуатацию 100 таксомоторов в Москве и области. В дальнейшем будут организованы поставки в другие крупные города России.



Салон глазами VIP-персоны...



...и пассажира такси.



БЕЗ СКИДОК НА РАЗМЕР

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Оба «вагончика» построены на увеличенных платформах хэтчбеков В-класса. Базу агрегатного донора «ФИАТ-Пунто» растянули на 50 мм, примерно на столько же расширили колею. А вот платформу «Опель-Корса» удлиннили на целых 140 мм, обеспечив «Мериве» рекордный показатель – ее база 2630 мм самая большая в классе. Колея же увеличена всего на 20–40 мм.

Вряд ли фиатовцам была не по силам столь радикальная операция. Скорее всего, дело в национальных предпочтениях. В сравнительно небогатой Италии с ее узенькими древними улочками традиционно популярны компактные малолитражки, коротенькие и верткие. А вот обеспеченная и быстророходная Германия предпочитает машины большие и мощные, даже модели малых классов здесь не так уж малы и слабы. В результате «Мерива» оказалась длиннее на 115 мм, что, впрочем, заметно лишь при внимательном сравнении, а линейка ее силовых агрегатов начинается там, где у «Идеи» заканчивается.

Наиболее популярная компоновка в малых классах – переднеприводная с поперечным расположением силового агрегата. Столь же распространены и подвески: стойки «Мак-Ферсон» спереди и продольные рычаги, связанные упругой поперечной сзади, как, например, у переднеприводных ВАЗов. Небольшие различия лишь в тормозах: у «Опель» все дисковые, но задние не вентилируемые; у ФИАТ спереди – вентилируемые диски, сзади – барабаны. Кроме того, у итальянского автомобиля электрический двухрежимный усилитель рулевого управления Dualdrive, а у немецкого – электрогидравлический.

С «ФИАТ-Идеа» мы знакомимся в начале весны в Италии. Для компании взяли хорошего знакомого – «Опель-Мерива» (ЗР, 2003, № 8). Эти две машины – прямые конкуренты в Европе, а осенью нынешнего года их интересы столкнутся и в России.

ТЯНЕМ-ПОТЯНЕМ – И РАСТЯЖЕМ!

Странное дело, год назад «Опель-Мерива» казался мне округлым колом. А теперь он словно подросток, вытянулся и похудел, в сравнении с «ФИАТ-Идеа», который чуть короче и выше. Впрочем, последний не выглядит толстым увальнем благодаря изящной «мордочке» с раскосыми фарами, подведенными оранжевыми стрелками поворотников.



РЕЗЮМЕ

«**ФИАТ-Идея**» внутри больше, чем снаружи. Хорошо оснащенный и очень экономичный автомобиль особенно удобен в тесном мегаполисе.

■ Компактные размеры, очень высокий и просторный салон, огромные дверные проемы, обилие боксов и полок, экономичный и тяговитый двигатель, богатая базовая комплектация.

■ Жестковатая подвеска, шумный двигатель, маленькие наружные зеркала, некоторые огрехи изготовления, багажный проем выше уровня пола.



FIAT IDEA

■ Предсерийный образец «Проекта-350» дебютировал на Женевском автосалоне 2003 года. С нынешнего года серийно производится на заводе Мирафлори в Турине (Италия). В дополнение к базовой переднеприводной модели в нынешнем году в Женеве показана полноприводная модификация 4x4.

■ Пятидверный пятиместный мини-ван компактного класса базируется на увеличенной платформе «ФИАТ-Пунто». Двигатели – бензиновые 1,2 л, 59 кВт/80 л. с.; 1,4 л, 70 кВт/95 л. с. или турбодизели Multijet 1,3 л, 51 кВт/70 л. с.; 1,9 л, 74 кВт/100 л. с. Коробка передач – пятиступенчатая механическая, есть модификация с автоматическим управлением.

■ Минимальная цена в Германии – 13 290 евро за машину с мотором 1,2 л (в Италии такая не продается). Диапазон цен в Италии на базовые комплектации – от 13 500 евро за Actual 1,4 л до 17 800 евро за Multijet Dynamic 1,9 л. Стоимость тестового автомобиля Dynamic 1,4 л – 15 200 евро, именно такие машины и по такой же цене должны появиться в октябре в России.



При объеме 1,4 л моторчик ФИАТа развивает немалые 95 л. с.



Доступ в глубокий багажник – через невысокий бортик проема.

«А ЧТО ТУТ ПИТЬ?»

Тусовая зайчатина была потрясающей, да и обед честно заработан – руки отсохли крутить руль по горным серпантинам, мимо прилепившихся к скалам крохотных пешеходных городишек с парой сотен жителей и единственной парковкой на въезде. Итальянец за соседним столиком принял полбутылки красного, вспомнил английский и предложил нам присоединиться. Отговорки, что мы за рулем, он явно не понял: «Ну и что, я тоже! Как-то выпил четыре бутылки (!) и ничего, доехал...»



РЕЗЮМЕ

«Опель-Мерива» – маленький большой автомобиль. Под игровой внешностью скрывается серьезный характер. Не уступая ФИАТу, может предложить чуть больше – но и за большие деньги.

Высокое качество изготовления, обширный список дополнительного оборудования, просторный салон, вместительный багажник, комфортная подвеска.

Довольно бедная базовая комплектация, ограниченный обзор через внутреннее зеркало, отдельные недостатки эргономики.



«Опель-Мерива» – 1,6 л, 100 л. с., радиатор внизу за бампером.



Проем багажника – вровень с полом, под ним дополнительные отсеки.

OPEL MERIVA

■ Опытный образец показан на Парижском салоне 2002 года, дебют серийной модели состоялся через полгода в Женеве. Производство налажено в Сарагосе (Испания). Единственную модель «Шевроле-Мерива» выпускают в Бразилии.

■ Пятиместный пятидверный минивэн построен на увеличенной переднеприводной платформе «Опеля-Корса». Двигатели – бензиновые 1,6 л, 64 кВт/87 л. с. или 74 кВт/100 л. с.; 1,8 л, 92 кВт/125 л. с., а также турбодизель 1,7 л, 55 кВт/75 л. с. или 74 кВт/100 л. с. Коробка передач – пятиступенчатая механическая, а с более мощным мотором 1,6 л – также пятиступенчатый Easytronic с автоматическим управлением.

■ Диапазон цен в Германии на машины в стандартных комплектациях – от 13 715 евро за авто с восьмилитровым мотором 1,6 л до 16 810 евро за 1,7 CDTi. Стоимость тестового автомобиля 1,6 л 16V с дополнительным оборудованием составляет 22 655 евро.



Кстати, об аппетитах. За время теста, в котором половина пробега пришлось на скоростное шоссе, а другая – на горы и городские улицы, мы смогли оценить средний расход топлива. Более легкий «Фиат-Идея» с небольшим, но сильнее форсированным двигателем (1,4 л, 70 кВт/95 л. с.) показал прекрасный результат – всего 6,8 л/100 км. «Опель-Мерива» тяжелее почти на полторы сотни килограммов, да и больший мотор (1,6 л, 74 кВт/100 л. с.) надо кормить, результат – 8,4 л на сотню. Впрочем, оговоримся: приборных замеров мы не проводили.

Автомобили по-разному воспринимаются на ходу. У «Идеи» чуть шумоватый, задорный и очень работающий



Приборная панель FIATa расположена сверху панели, ручка коробки передач – на выступе консоли. На потолочной консоли откидывается крохотное панорамное зеркало.



Сзади можно сидеть или полулежать.



Строгий салон «Меривы» выполнен в «опелевском» стиле «техно». На спинках сидений – откидывающиеся столики.



Утопив среднюю секцию, сиденья «Меривы» можно отодвинуть в глубь багажника.



силовой агрегат – тянет себе и тянет, не жалуясь на слишком высокую передачу. Довольно жесткая подвеска озвучивает выбоины недовольным стуком. Режим работы City электроусилителя руля попробовали разок, да больше и не трогали: чтобы пару раз «переложить» колеса при парковке, включать его просто лень, а постоянная езда с «пустым» рулем даже в городской тесноте больше напрягает, чем облегчает жизнь.

У «Меривы» более степенные повадки – мягче подвеска, тише мотор, лучше шумоизоляция. Кстати, и рулевое управ-

ление при одинаковых радиусах поворота не столь острое – 3,3 оборота от упора до упора против 2,9 у FIATa. Впрочем, быстрый пилотаж «Опелю» противопоставлен – производительность усилителя ограничена и при быстром повороте руль словно утыкается в препятствие, отчего руки могут с него соскочить.

ВНЕШНОСТЬ ОБМАНЧИВА

«FIAT-Идея» сбалансирован по форме и содержанию, игрушечной внешности соответствует интерьер «свободного кроя», выполненный в бежевых то-

нах. Своеобразны приборная доска в центре передней панели, короткий удобный рычаг коробки передач прямо под рукой на выступе центральной консоли; добавляет удобства множество «боксов» и полок. В том числе над головой – кстати, хорошее место для карт и атласов. Любопытное решение – из потолка откидывается дополнительное панорамное зеркало заднего вида. Жаль, что оно сильно смещено назад, чуть не до уровня головы водителя. Впрочем, хватает и основного зеркала, поскольку задние подголов-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	FIAT IDEA 1.4 16V	OPEL MERIVA 1.6 16V
Общие данные		
Размеры, мм		
длина	3927	4042
ширина	1680	1694
высота	1668 (1690*)	1624
база	2507	2530
колея спереди/сзади	1436/1424	1448/1454
Дорожный просвет, мм	145	145
Радиус поворота, м	5,2	5,2
Скороженная масса, кг	1165	1300
Полная масса, кг	1655	1855
Время разгона 0-100 км/ч, с		
11,5		13,3
Максимальная скорость, км/ч	175	176
Топливо/запас топлива, л	AИ-95/47	AИ-95 (91...98)/53
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
загородный цикл	5,5	6,1
городской цикл	8,5	9,9
Кузов		
МИНИ-ВЭН		
Количество дверей	5	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	264/1420	350/1410
Двигатель		
БЕЗВИНОВЫЙ		
Расположение, место цилиндров	-	P4
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1368	1598
Степень сжатия	11,0	10,5
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	70/95	74/100
	5800	6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	128	150
	4500	3600
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	M5	
Передачные числа:		
I	3,91	3,73
II	2,16	2,14
III	1,48	1,41
IV	1,12	1,12
V	0,90	0,89
з. х.	3,82	3,31
Главная передача	3,73	3,94
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	пружинная типа «Мак-Ферсон» со стабилизатором на подрамнике	
сзади	продольные рычаги, упругая поверхность	
Рулевое управление	рулевое, с усилителем электрическим, DualDrive с различным усилием	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные дисковые	
Размер шин	195/60R15	185/60R15
Системы ABS, ESP	ABS, ESP	ABS, ESP

*Высота с релингами.

ники утапливаются вровень со спинками. А вот стильные наружные зеркала маловаты, да и управление их электрорегулировками не отличается четкостью. Салон очень удобен, но несет явные черты массового автомобиля: простой по форме руль, недорогой пластик, на котором кое-где видны за-



На Женевском салоне 2004 года был показан полноприводный шоу-кар «ФИАТ-Идея 5 терре».

усенцы, чуть неровные зазоры, звонко хлопающие по потолку ручки — на «Опеле» они с микролифтами.

Игровая внешность круглобкой, лупоглазой «Меривы» обманчива. Внутри это вполне взрослый автомобиль в строгом «опелевском» стиле «техно»: черная кожа, ровные линии, плоские панели, прямые углы. Здесь все выверено до миллиметра, как в аптеке: удобные сиденья, руль с правильным хватом (хотя и без регулировки длины колонки, как у ФИАТа), добротный пластик, идеально подогнанные панели, все органы управления именно там, где их ожидаешь видеть. Разве что рычаг коробки передач сдвинут довольно далеко назад, почти до середины бедра среднего роста водителя. Хотя ее положение оправдывает гигантская продольная регулировка сиденья.

Не очень удобны клавиши электро-стеклоподъемников — несколько раз ошибался, пока не привык. Во внутреннем зеркале (кстати, с автоматическим затемнением) маячит пара задних подголовников. Есть и еще одно различие в обзорности: оба автомобиля имеют раздвоенные передние стойки, которые широкой верхней частью перекрывают обзор в пологом повороте: у «итальянца» — на уровне глаз водителя среднего роста, у «немца» — высокого.

Оснащение автомобилей без скидок на малые размеры. «ФИАТ-Идея» стоит 15 200 евро в стандартной комплектации Dupamie предлагает электро-регулировки стекол и зеркал, кондиционер, аудиосистему Blaupunkt с восемью динамиками, бортовой компьютер, четыре подушки безопасности. «Опель-Мерива» в комплектации Cosmo стоит 15 395 евро — немногим дороже. Немало набегает за дополнительные оборудование: боковые подушки безопасности (380 евро), система стабилизации (525 евро), кожаный салон (1545 евро), аудиосистема (750 евро), «климат» (1665 евро), ксенонные фары (760 евро).

DoctorWax

АЗТОКОСМЕТИКА
«ТО, ЧТО ДОКТОР ПРОПИСАЛ!»
CROSSFoam СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ И ЗАЩИТЫ ЛАКОКРАСНОГО ПОКРЫТИЯ



HG8323 / 236 мл + 236 мл
CROSSFOAM ACTIVATED PROTECTION BARRIER
+ 2 аппликатора для нанесения составов
и 2 тканые салфетки для полирования

Двухкомпонентная система защиты лакокрасочного покрытия

CrossFoam — двухкомпонентная система защиты лакокрасочного покрытия — относится к новому поколению полиролей. Обеспечивает защиту лакокрасочного покрытия на срок от 6 до 18 месяцев в зависимости от условий эксплуатации.

1 Первый состав предназначен для мойки/очистки и подготовки поверхности кузова автомобиля к последующему нанесению полимерного защитного комплекса (Step 2). Обрабатывает на лакокрасочном покрытии активированный химический слой, обеспечивающий высокую адгезию полимерного защитного слоя к краске.

2 Второй состав, нанесенный на поверхность, активизируется, приобретает высокие проникающие свойства, затекает в поры и микроцарапины покрытия. Образованная пленка полностью полимеризуется в течение 24 часов (при этом автомобиль может эксплуатироваться сразу после обработки). Поверхность приобретает исключительный блеск, прозрачность и высочайшие защитные свойства.



FodeStop Полимер, мощный ультрафиолетовый стабилизатор ультрафиолетового излучения. Нейтрализует — покрытие не выцветает, не трескается, не выгорает.

25 000 наименований переклассных товаров для автомобиля, гаража, мастерской оптом и в розницу, сеть дистрибуторов по СНГ

ABA АВТОМАГ
МАГАЗИН АВТОАКСЕССУАРОВ
(095) 721-3333 www.agah.ru



За время теста «ФИАТ-Идея» продемонстрировал высокую топливную экономичность - 6,8 л/100 км. «Опель-Мерива» не столь скромна - 8,4 л/100 км.

РАСТИТЕ, РОЖКИ И НОЖКИ

Если бы автомобиль выбирала жена образно своей ветрености, она непременно обратила бы внимание на «ФИАТ-Идея». Салон высотой 1300 мм гарантирует над головой водителя среднего роста 205 мм свободного пространства и легко вместит самое ветвистое украшение. «Опель-Мерива» с этой точки зрения не столь привлекателен, «все-то» 1255 и 160 мм соответственно. Сзади в обеих машинах у пассажиров остается около десятка сантиметров до потолка, 130 и 110 мм перед коленями до передних спинок - чуть больше у ФИАТа. Впрочем, 30 мм «Опель» отыгрывает по ширине салона сзади, здесь

вольготнее разместятся трое. В общем, фотограф ростом 198 см не испытывал никаких проблем в «Мериве», а в «Иде» мог бы и еще подрасти на десяток сантиметров - но только в области позвоночника, для слишком длинных ног не хватит продольной регулировки кресла.

Чуть удобнее посадка в итальянский автомобиль: более высокие и ровные проемы позволяют входить туда с гордо поднятой головой. А скругленные углы подушек сидений, особенно задних, не вынуждают делать балетных па, чтобы просунуть ноги в салон мимо дверной стойки.

Как и положено мини-вэнам, разрезные задние сиденья допускают

множество вариантов трансформации, каждая секция снабжена продольной регулировкой и может складываться. У ФИАТа алгоритмы перемещений проще, но вполне функциональны: есть откидывающийся центральный подлокотник, а спинки имеют самый широкий диапазон регулировок угла наклона - можно устроиться хоть полудежа.

Механика «Опеля» мудренее: средняя часть при складывании не образует подлокотник, а утапливается вниз (съемный бокс-подлокотник входит в список дополнительного оборудования), после этого боковые секции можно сместить к центру и затем еще отодвинуть назад между колесных арок. Теперь сзади лишь два места, но каких! Растите себе на здоровье, не только рожки, но и ножки - перед коленями будет целых 160 мм!

В стандартных пятиместных конфигурациях багажник ФИАТа глубже, но короче ровно на разницу в длине кузова и проигрывает в объеме почти сотню литров, 264 против 350. Впрочем, уложив спинки, в том числе правого переднего сиденья, здесь можно разместить груз длиной 2,3 м. «Опель» по плечу только 1,6 м, зато пол багажника вровень с проемом (точнее, фальшпол, под ним еще дополнительные отсеки), а его поверхность не нарушает сложенные задние сиденья.

КТО ЖЕ ЕСТЬ КТО?

Люблю я эти маленькие вагончики. За веселый характер, подкрепленный умеренной ценой, готов простить неплохо оснащенному «ФИАТ-Идеа» мелкие огрехи - в нем гораздо больше достоинств. «Опель-Мерива» ценит себя выше и за сравнимые деньги предлагает просто хороший автомобиль без всяких излишеств. Ну а Хотите ездить с большим комфортом - придется доплатить. □

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	FIAT IDEA	OPEL MERIVA
Противотуманные фары	•	•
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	•	•
Электроотопление (перед./зад.)	•/•	•/-
Электрозеркала	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Подогрев сиденья	•	•
Кожа на салон	•	•
Кондиционер	•	•
Климат-контроль	•	•
Аудиосистема	•	•
Подушки безопасности (кол-во)	4	6
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное запасное колесо	•	•
Цена, евро	15 200	22 655

ЧЕШИРСКИЙ КТО?

СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ

Автомобиль года в Британии, «самое быстрое семейное купе в мире», «самый красивый» — по мнению калифорнийского божественного журнала «Робб Рипорт», «машина мечты» — по версии американской телепрограммы «Мотор вик»... Знакомьтесь, все это — «Бентли-Континенталь GT», прошедший в серию в конце прошлого года.

«Он — «Бентли» от бампера до бампера», — утверждают в штаб-квартире фирмы в городке Круз, что в графстве Чешир. Он — продолжатель традиций, заложенных полвека назад знаменитым «Бентли-Континенталь R». В 1950-х роскошное четырехместное купе числило самым вместительным автомобилем среди быстрых и самым быстрым среди вместительных.

«Континенталь GT» — первый «Бентли», полностью спроектированный в виртуальном виде. Это позволило делать оснастку для производства параллельно с автомобилем, провести виртуальный краш-тест, получив уверенность, что реальный будет столь же успешным.

Ну и, конечно, скорость создания новой модели по-

догрела материнская компания «Фольксваген», вложившая в завод в Круз 500 миллионов фунтов стерлингов (\$900 млн.) и предоставившая британцам опробованные на немецких моделях агрегаты.

ВСЕ ЛУЧШЕЕ — «БЕНТЛИ»

Двигатель W12 знаком по «Фольксвагену-Фаэтон». Недавно такой мотор прописался и под капотом «Ауди-А8». Но в Круз не привозят готовые агрегаты из Германии! Двигатели форсируют и по праву ставят на них знаменитое бри-



«Континенталь GT» адресован тем, кто чтит традиции, но не намерен отказываться от высоких технологий и способен щедро оплатить это искусное сочетание.





В штатном расписании фирмы есть должность скорняка.

танское имя. С двумя турбокомпрессорами ККК агрегат развивает 412 кВт/560 л. с. при 6100 об/мин. Но главное – момент! Внушительные 650 Н·м двигателя выдаст при 1500–1600 об/мин. Для сравнения: двигатель «Фольксвагена» развивает «всего» 420 «лошадок» и 550 Н·м при 3000 об/мин. Разница, согласитесь, заметная.

Чтобы реализовать гигантскую мощность, «Бентли» впервые в истории сделали полноприводным. Здесь, разумеется, тоже помогли специалисты из Германии, съехавшие собаку на таких трансмиссиях.

С расположением силового агрегата и приводами передних колес конструкторам пришлось помудрить, дабы сделать, в угоду фирменному стилю «Бентли», передний свес предельно коротким. А чтобы багажник стал достойным действительно туристского автомобиля, карданный вал причудливо «обогнули» 90-литровым бензобаком. Объем, кстати, для такой машины невелик. На скорости, близких к максимуму, – 318 км/ч – авто с аппетитом кушает около 60 л/100 км, по данным наших немецких коллег.

Пневмоподвески с электронным управлением сохраняют дорожный просвет неизменным и меняют жесткость в зависимости от си-

туации. Аналогичная конструкция у «Фольксвагена-Фазон» и «Ауди-А8».

«А-а, все это уже было!» – поворчат поборники чистоты крови легендарной британской марки. Но в применении отработанных немцами решений нет ничего обидного. Ныне не только велосипеды, но и космические корабли изобретать с нуля не принято. Ведь изделия, созданные совместными усилиями опытных специалистов, получаются более жизнеспособными, будь то ракеты или безлошадные экипажи.

ЧЕГО ИЗВОЛИТЕ?

«Бентли-Континенталь GT», по словам его создателей, должен удовлетворить как сибаритов, так и искателей приключений. Первый поставит рычаг коробки передач в положение D или вовсе запрограммирует коробку так, что выключаться будут не все ступени. Доверив умным электронным системам контролировать разгон и прохождение поворотов, сибарит сполна насладится комфортом и скрытой мощью машины. Его антипод всласть переключает все шесть передач – рычагом или «всеслами» за рулевыми колесом, отключит электронику и потешит самолюбие, управляя «снарядом», который способен набрать 100 км/ч менее чем за 5 с. Впрочем, неприятных при-



Конвейер, как на других заводах, только движется медленнее.

ключений «Бентли» постарается не допустить, задействовав спасительную электронику, едва водитель заиграется.

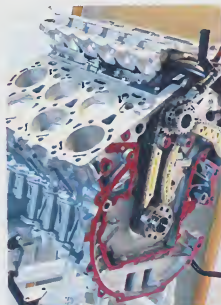
Не только сверхмощный двигатель, но и обтекаемый кузов ($C_x=0,32$) с короткими свесами и мускулистыми крыльями в стиле «бентли» 1950-х располагают к тому, чтобы вдавить педаль газа в пол. Но все же это не гоночный автомобиль. Фирма специально подчеркивает туристские возможности купе. Конечно, кузов 2+2, но сзади не коротенькая жестковатая лавочка, а удобные, хотя и рассчитанные на детей сиденья. Багажника в 355 л, по расчетам создателей автомобиля, хватит, чтобы взять все необходимое для двухнедельного

отпуска. Кстати, если немного пожертвовать иным багажом, в купе можно уложить четыре пары горных лыж или серфер! Очень важно, отмечают создатели «Бентли», что при этом вы не изуродуете вид машины стоимостью от 150 тысяч фунтов навьюченным на крышу спортивным инвентарем. Ну что ж, по Сеньке и крыша...

ПО ЗАВЕТАМ СЭРА УИЛЬЯМА

За последние годы на заводе в Кру многое изменилось: эксклюзивные автомобили делают с помощью роботов и высокотехнологичного оборудования. Легендарный ручной труд остался в основном лишь при обработке дерева и кожи. Но и здесь чувствуется дыхание XXI века: кожу экономно раскраивает компьютер, а деревянные панели благодаря современным технологиям можно изгибать так, как старые мастера даже не мечтали.

...У основателя фирмы Уильяма Оуэна Бентли был нелегкий характер. В 1930-х, вскоре после покупки его компании «Роллс-Ройсом», гордец предложил уйти в «Лагунду», где стал лишь главным конструктором. Но, скорее всего, наследники сэра Уильяма правы, утверждая, что он остался бы доволен нынешним «Континенталем». Он истинный «Бентли», от бампера до бампера. □



Двигатель «Фольксваген» в Британии заметно модернизируют: понижают степень сжатия, устанавливают турбокомпрессоры.

КРУГОВАЯ ПАНОРАМА

МАКСИМ САЧКОВ

Дизайнеры уделяют колесам особое внимание: ведь изящные диски могут заметно улучшить внешность даже неприметного автомобиля. Впрочем, красота отнюдь не единственное их достоинство. Приглядимся к современным колесным дискам – от самых простых, знакомых рядовым автомобилистам, до дорогих и сложных по конструкции.

ШТАМПЫ И ОРИГИНАЛЫ

Колеса эволюционировали вместе с автомобилями. На первых машинах, как и на конных экипажах, они были деревянными, со стальной лентой по ободу.

В конце XIX века на них стали монтировать литые резиновые шины. Примерно тогда же появились стальные колеса, так называемые велосипедные – узкий обод и множество спиц. Такие конструкции были предметом гордости, недаром фирма «Даймлер» назвала одну из своих моделей «Штальрадwagen» (Stahlradwagen – экипаж со стальными дисками). А в начале прошлого столетия колеса уже обували в пневматические шины.

Первые же диски из легких сплавов украсили дорожке спортивные «бугатти» в 1920-х. Еще через десять лет, когда на престижных авто по-прежнему крутились колеса со спицами, массовые оснащали стальными дисками, которые часто называют штампованными. На таких большая часть серийных автомобилей выезжает из заводских ворот и сегодня. Технология отработана десятилетиями. Естественно, диск штампуют, а обод прокатывают из листовой стали, затем детали соединяют контактной точечной сваркой, ставят маркировку и наносят защитное покрытие.

Основное достоинство штампованных дисков – невысокая цена. Недостатков, разумеется, немало. Напри-

мер, из-за конструктивных и технологических особенностей трудно свести к минимуму биение и обеспечить точную геометрию колеса. Кроме того, стальной обод довольно податлив – при сильном ударе гнется, и шина (как правило, бескамерная) быстро стравливает воздух.

Красота, конечно, далеко не самая сильная сторона стальных дисков. Не случайно производители скрывают грубоватую «штамповку» за декоративными колпаками, а на дорогие модификации устанавливают легкосплавные колеса. Кстати, стальные диски большого – от 17 дюймов – диаметра нынче практически не встретишь, уж больно тяже-

лы. Именно благодаря моде на огромные колеса и, конечно, увеличению размерности тормозов легкие сплавы в последние годы получили большое распространение.

Чаще всего используют высокопрочные алюминиевые сплавы с добавками кремния, магния, титана и бора. Помимо основных компонентов, в материале присутствует чуть ли не половина таблицы Менделеева. Но точную рецептуру производители держат в секрете.





Один из рекорсменов среди легковых автомобилей по размеру колес – «Майбах» от фирмы «Брабус» на составных дисках диаметром... 21 дюйм (на грузовом ЗИЛе – на дюйм меньше!).

Легкие сплавы очищают от вредных шлаков, обрабатывая солевыми растворами и аргоном. Иногда в основе сплава – не алюминий, а магний или титан. Такие диски легче алюминиевых, но магний боится коррозии и легко воспламеняется, а титан очень дорог. Поэтому их применяют на очень дорогих, престижных, обычно спортивных автомобилях, не предназначенных для повседневной езды.

Легкосплавные диски обрабатывают на высокоточных станках, поэтому биение их минимально, при балансировке не приходится навешивать тяжелые грузы. Современные защитные покрытия неплохо противостоят коррозии, перед окраской диск проходит электрохимическую или гальваническую обработку. Легкие колеса окрашивают в разные цвета, но чаще всего – порошковыми красками серебристых оттенков.

Поскольку легкосплавное колесо жестче штампованного, вероятность, что оно пострадает от попадания в ямку, меньше. Но чудес не бывает – при сильных ударах чаще повреждается шина, которая вынуждена эффективнее гасить энергию. А если уж алюминиевый диск гнется, ремонт обойдется значительно дороже, чем приведение в порядок обычной «штамповки».

Диски из легких сплавов:
а – литой; б – кованый; в – составной.



НАША СПРАВКА

Строго говоря, диск – лишь центральная часть колеса (причем не любой конструкции) с крепежными и вентиляционными отверстиями. Однако в обиходе диском называют именно «необутое» колесо, независимо от его типа. В журнале мы нередко используем эти слова как синонимы, допуская некоторую условность (см. справочник «Колеса и шины», изд. «За рулем», 2000 г.).

Конечно же, основное преимущество легкосплавных дисков – снижение неподрессоренных масс автомобиля и момента инерции колес. Это с точки зрения конструкторов, а для нас с вами машина становится комфортной, удобной в управлении, улучшается разгонная динамика. Конечно, инженеры скрупулезно высчитывают и нагрузку на колесо, которая напрямую зависит от массы. Семнадцатидюймовое колесо известной фирмы BBS массой 9,9 кг гарантированно выдерживает 830 кгс. Аналогичный по размерам диск компании OZ на 1,3 кг легче, но разрешенная нагрузка на 140 кгс ниже. Не стоит забывать и о столь важном преимуществе легкосплавных дисков, как интересный, оригинальный дизайн: технология их изготовления раскрепощает фантазию художника.

Из соображений унификации на многих моделях применяют, что называется, переразмеренные диски. Например, 17-дюймовые устанавливают на BMW 3-й серии, чья полная масса около 2 тонн, и такими же комплектуют «семерку», которая более чем на 500 кг тяжелее. Ведь серийно выпускать колеса одной размерности с разными разрешенными нагрузками экономически невыгодно. Другое дело – тюнинг: настройщики готовы удовлетворить любые (разумеется, технические грамотные) пожелания клиента. Но комплект роскошных колес порой обходится дороже малолитражки.



Современный инструментари для разработки легкосплавных дисков. Благодаря компьютерам новую модель можно выпустить уже через несколько месяцев.



Установка для литья дисков московской фирмы «Промет».

УРОКИ КОВКИ И ЛИТЬЯ

Легкосплавные диски делают на две большие группы по технологии изготовления. Большинство фирм выпускают литые, и лишь немногие делают кованые. Для производства последних нужны огромные, мощные, дорогие прессы, развивающие усилие в десятки тысяч тонн.

Самая распространенная технология литья – под низким давлением. Этот метод позволяет получать заготовки с хорошими прочностными характеристиками без микротрещин, пузырьков воздуха и раковин. Затем отливки обрабатывают на высокоточных станках с программным управлением.

Компьютерные тесты значительно ускоряют разработку колеса. Однако без натурных испытаний не обойтись. Перед тем как начать серийное производ-



Практически все колеса проверяют на бие и соответствие чертежным размерам.



Компания BBS применяет оригинальную технологию полировки легкосплавных дисков – шариками.

ство, делают контрольную отливку. Полученную заготовку разрезают, чтобы оценить структуру металла, проверяют механическую прочность. Именитые фирмы просвечивают рентгеном каждый диск, выявляя возможные дефекты литья. Выборочно колеса «гонят» на ударные испытания и длительные динамические тесты на беговых барабанах.

Кованые диски обычно изготавливают методом горячей объемной штамповки: заготовку разогревают до температуры 400–500°C, при которой металл приобретает пластичность, и воздействуют на болванку усилием в десятки тысяч тонн. При этом металл становится «волокнистым», а изделие получается прочным и жестким.

Послековки будущее колесо обрабатывают на металлорежущих станках, убирая лишний материал, которого значительно больше, чем после литья. Именно из-за ограниченных возможностей реза и фрезы кованые диски уступают литым в разнообразии рисунков. Зато кованые колеса – безоговорочные лидеры по массе (примерно на 20–30% легче литых из алюминия и на 30–50% – стальной «штамповки»), ведь стенки кованого диска можно сделать на 20% тоньше, чем у литого, не опасаясь за прочность.

Существенный недостаток кованых дисков – нерациональное использование металла: примерно половина идет в отходы. Потому и себестоимость изделия довольно высока.

КРУГЛАЯ СМЕСЬ

В последние годы многие фирмы все чаще выпускают составные колеса. Такой компромисс между литыми и коваными – попытка уменьшить недостатки и акцентировать достоинства тех и других. Детали колеса изготавливают по разным технологиям: например, обод – кованный, а диск – литой. Их соединяют болтами (как правило, титановыми). Стальной крепеж подвержен электрохимической коррозии, поэтому производители стараются не экономить на спичках.

Одно из достоинств «гибридов» – ремонтпригодность. Хотя починить такой диск недешево – стоимость запчастей и работа будут близки к цене нового колеса. Другой немаловажный аспект – привлекательный внешний вид. Ныне диски с болтами особенно модны. Именно поэтому некоторые фирмы выпускают «псевдосоставные» колеса подешевле – неразборные. Издали отличить двойников практически невозможно.

Сегодня производители все чаще комплектуют легкосплавными дисками даже относительно недорогие автомобили. В Европе уже более 40% машин, сходящих с конвейера, обувают в «литые» и «ковку». Вероятно, в недалеком будущем «штамповка» станет историей. Ведь цены на машины постепенно растут, и покупатель, в конце концов, даже не обратит внимания на незначительную прибавку к стоимости, которую внесут легкие и красивые колеса. □



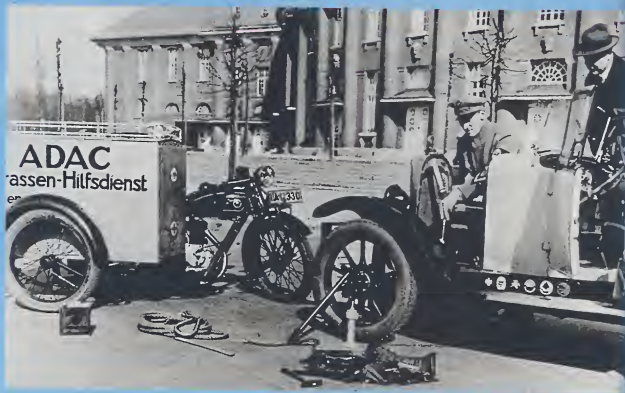
НЕ КЛЮЧОМ, ТАК КАТАНЬЕМ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Представления о водителе, как о человеке, умеющем не только управлять автомобилем, но и ремонтировать его, постепенно уходят в прошлое. Вместо нормальных запасок в багажниках приживаются «докатки», капоты некоторых моделей рассчитаны на вскрытие лишь на сервисе, коробки передач заправляют маслом, не требующим замены. И если вдруг где-то на загородной трассе машина все же откакаывает, мы все чаще хватаемся за мобильный телефон, вызывая о помощи...

Скоре вы услышите голос оператора, а минут через 15 рядом остановится автомобиль техпомощи. Не верите? И правильно делаете! По такому сценарию ситуация будет развиваться, если вы живете, к примеру, в Германии и состоите в клубе автомобилистов ADAC.

В Западной Европе первые передвижные мастерские появились почти столетием назад. Тогда поломки на дороге редкостно



Немецкий автоклуб ADAC недавно отметил столетие. Сегодня в его рядах более 10 миллионов автомобилистов.



«Скания-R144 GB 6x4 530» готова к тяжелой работе.



«Джентльменский набор» автомобиля техпомощи включает, помимо инструмента, канистры с топливом. На Западе пустой бак – распространенная причина вызова.



На корме этого универсального «спасателя» опускаемая рама для буксировки с частичной погрузкой.

стью не были, а на помощь автолюбителям приходили, как правило, мототехники. Настоящий прорыв в сфере техпомощи произошел после Второй мировой войны. Накопленный опыт ремонта сложной боевой техники в полевых условиях очень пригодился на гражданке.

На счету современной техники обширный набор инструмента и оборудования: от комплекта гаечных ключей до приборов для общения с бортовой электроникой. Есть и специфические полевые приспособления, например, «калоши» для буксировки машин с заблокированными колесами и люминесцентные аварийные указатели, различные с расстояния более километра. Нередко в загашнике возят и запчасти для ремонта, который по силам выполнить на дороге.

Обычно попытки реанимировать машину на месте предпринимают в течение получаса. Если же неудач не подается оперативному лечению, автомобиль необходимо доставить в автосервис. Казалось бы, дело нехитрое. Ведь легковую машину, у которой просто заглох двигатель, можно отбуксировать на тросе. Но во многих странах это запрещено... Так что без специальной техники не обойтись, а если повреждения более серьезные – тем более.

Самые простые эвакуаторы легковых машин, как правило, имеют грузоподъемность до 1,5–2 т и способны буксировать прицеп массой до 2,5 т. Их строят на базе небольших грузовиков типа «Фольксвагена-Транспортер», «Мерседес-Бенца Спринтер» или «Форда-Транзит». На шасси монтируют платформу с двумя складывающимися трапами.

Для погрузки потерпевшего платформу наклоняют, а трапы выдвигают с помощью гидропривода. «Жертву» цепляют за буксировочную проушину, и в работу вступает лебедка. Ее привод может быть механическим или гидравлическим от коробки отбора мощности автомобиля, электрическим или комбинированным.

У большинства эвакуаторов лебедки развивают тяговое усилие от 3 т, что позволяет погрузить машину даже с полностью заблокированными колесами. Автомобиль фиксируют на платформе противооткатными упорами и, как правило, страхуют, цепляя к специальным проушинам платформы. Чтобы машина не въехала в кабину эвакуатора, если тот сам попадет в аварию, делают специальное ограждение. А еще оснащают мощным фонарем для работы ночью.

Эвакуаторы для автомобилей массой свыше 2 т в дополнение к лебедке, а иногда и вместо нее, оборудуют гид-



Австрийская служба техпомощи OAMTC использует машины ИВЕКО. «ЕвроКарго» способен увезти сразу три легковушки!



Без мощной лебедки вызволить из беды перевернутый тягач практически невозможно.



«Мерседес-Бенц Спринтер» с двойной кабиной работает и техникой, и эвакуатором. Транспортировка «больного» – методом частичной погрузки.

романипуляторами. Платформа здесь без бортов, а «болезного» грузят по воздуху. Такие машины с оборудованием австрийской фирмы «Палфингер» стоят на вооружении московской ГАИ. Краны-манипуляторы установлены на шасси МАЗ: получился относительно недорогой эвакуатор, способный «подцепить» машину на расстоянии до 10 метров – очень удобно в стесненных городских условиях. (Материал о работе столичной службы эвакуации читайте в этом номере.)

Среди огромной армии эвакуаторов есть даже специальные прицепы для транспортировки мотоциклов. Но элита – модели для тяжелой техники.

Например, грозному капотнику «Скания-T1146B» по зубам буксировать грузовик массой до 60 т! Причем как на жесткой сцепке, так и с частичной погрузкой. Грузовик приподнимают и фиксируют за ось, раму или колеса. «Скания» оборудована стрелой с гидроприводом, которой можно поставить на «ноги» перевернувшегося «трудягу», ее используют и в качестве подъемного крана. Чтобы машина устояла при взятии

веса до 20 т, предусмотрены два мощных гидравлических упора. Любопытно, что некоторые фирмы применяют в качестве домкратов особо прочные воздушные подушки.

Погрузить «на закорки», например, огромный автобус – задача ответственная. Чтобы максимально ее облегчить, крупнотоннажные эвакуаторы оборудуют телемонитором и камерой заднего

вида. Управлять погрузкой водитель-оператор может не только из кабины, но и находясь непосредственно у поврежденного авто – есть multifunctional пульт дистанционного управления краном и погрузочным оборудованием.

Медленно, но верно современная техника приходит и на российские дороги. В Подмоскovie на шасси КраЗа построили эвакуатор с лебедкой, приводимой от коробки отбора мощности, и подъемной поворотной плитой. Грузоподъемности 15 т достаточно для погрузки автобусов и троллейбусов.

Немало любопытных «спасателей» скрыто от наших глаз за заборами воинских частей. Например, «Рено-Керакс 8x4», состоящий на службе в армии Бельгии. Исполнен оснащен 380-сильным мотором и 16-ступенчатой коробкой передач ZF, его полная масса – 30 т, масса буксируемого груза – до 65 т. В экипаже четыре механика! Помимо эвакуатора, «Рено» работает и подъемным краном, способным переносить до 30 т грузов. При помощи стрелы машина может погрузить на себя даже железнодорожный контейнер. Как говорится, эту бы энергию, да в мирных целях!



На московских улицах трудятся эвакуаторы и на базе турецкого «Отойола».

БОЛЬШАЯ ЛЮБОВЬ

АЛЕКСАНДР ВОРОНЦОВ

Мощность, как и деньги, лишней не бывает, и ничто не заменит двигателю дополнительных «кубиков». Но если многие автомобилисты вынуждены обуздывать страсть к большим литрам из соображений практичности (бензин, налоги и т.п.), то мотоциклисты любовь (ведь мотоцикл – это любовь, не так ли?) презренными деньгами не измеряют.

В этом сезоне в моде пышные формы и объемы! Видали мотоциклы, у которых рабочий объем двигателей больше, чем у доброй половины автомобильного парка? Знакомьтесь: английский «Триумф-Рокет III» и японский «Кawasaki-VN2000», 2294 и 2053 см³ соответственно. У «британца» трехцилиндровый рядный мотор, установленный в раме... продольно, а пятиступенчатая коробка передач, ради сокращения



«Хонда» в новой модели «CBR1000RR-Фэйрблэйд» (4 цилиндра, 998 см³, 126 кВт/172 л. с., 179 кг) сделала ставку на практичность, и не говорите, что словосочетание «практичный спортбайк» – нонсенс.

«Ямаха-YZF-R1» (4 цилиндра, 998 см³, 126 кВт/172 л. с., 172 кг) за красоту получила первый приз Ассоциации мотоциклетных дизайнеров.





«Хонда-CBF600S» (4 цилиндра, 599 см³, 57 кВт/77,5 л. с., 197 кг) подкупает широкими возможностями настройки под водителя.



«Кавасаки-ZX-10R Ниндзя» – рекордсмен по энерговооруженности (4 цилиндра, 998 см³, 129 кВт/175 л. с., 170 кг).



Сочетание мощи и изыска – «Ямаха-FZ6 Фазер» (4 цилиндра, 599 см³, 72 кВт/98 л. с., 180 кг).

Гигант среди традиционных круизеров «Кавасаки-VN2000» (V2, 2053 см³).



Глушители Universal – звук без фальши



Машинка стала «фальшивить»? Причин небагозвучного «пения» может быть несколько. И если движок все еще «в голосе», то, скорее всего, Вас подводит глушитель.

Какие требования мы, как потребители, предъявляем к элементам системам выпуска?

Во-первых, конечно, надежность и долговечность.

Во-вторых, приемлемая цена и удобство установки.

И, наконец, экологическая безопасность, которая хоть до сих пор и стоит на последнем месте в списке потребительских приоритетов, но, к счастью, набирает последнее время все больше очков по шкале значимости.

Ну и нельзя сбрасывать со счетов, что существует категория автолюбителей, которая с особым пристращением относится к эстетическим качествам глушителя и собственно высокой трубе.

Очевидно, что продукция, соответствующая всем требованиям сразу, — это результат длительных и тщательных инженерных разработок и маркетинговых исследований потребностей отечественного рынка автомобильных запчастей.

Системы выпуска выхлопных газов компании **Universal Industries** уже неоднократно подтвердили свои высокие потребительские качества и справедливо пользуются неизменно высокой популярностью у покупателей.

Применение передовых технологий шумоподавления с использованием шумопоглощающего базальтового волокна, имеющее более высокие, по сравнению с другими материалами, показатели шумопоглощения и более высокую температуру плавления, позволяет существенно снизить уровень шума, при этом не увеличивая показатель противодавления, который приводит к дополнительным затратам топлива. Инженеры **Universal Industries** постоянно работают над уменьшением показателя противодавления, что позволяет снизить расход топлива.

Использование современных технологий также позволяет сделать всю систему выпуска легче. С **Universal** Вашей машине не придется возить с собой лишние килограммы, без которых, в принципе, можно обойтись.

Особое внимание компания **Universal Industries** уделяет повышению коррозионной стойкости своей продукции. Покрытия изделий в электростатическом поле и вальцовка швами (продольными и торцевыми), значительно улучшают устойчивость к коррозии, поскольку применение вальцовки в замок вместо сварки позволяет сделать бачок более герметичным, а покраска в электростатическом поле обеспечивает очень равномерное нанесение термостойкой краски.

Особо отметим, что вся продукция **Universal Industries**, поступающая на российский рынок, прошла сертификацию Госстандарта, а системы выпуска газов для автомобилей западного производства сертифицированы по евро нормам на знак E22.

www.universal.ee

UNIVERSAL INDUSTRIES

Представительство **Universal Industries** в России: ООО «Союз Импорт Универсал»

т. (812) 331-7003

Официальные дистрибьюторы:

ООО ТД «АвтоЛад», т. (812) 123-2793, 123-2795

ООО «АвтоПартнер Плюс», т. ф. (812) 227-9667/99

ООО «ГРЭТ АВТО», т. (095) 502-7520

ОКЦ «Трансмастер», т. (095) 933-6161 (многоканал.)



BMW-R1200GS (2 цилиндра, 1170 см³, 74 кВт/100 л. с., 199 кг) – мотоцикл универсального назначения.



Жидкостное охлаждение и впрыск топлива – главные новшества «Ямахи-XT660R» (1 цилиндр, 659 см³, 35 кВт/48 л. с., 165 кг).



Люкс-турер BMW-K1200LT (4 цилиндра, 1171 см³, 85 кВт/116 л. с., снаряженная масса 378 кг). Его отличает комфорт и благородство форм.



Мегакруизер «Триумф-Рокет III» (3 цилиндра, 2294 см³, 104 кВт/142 л. с., сухая масса 320 кг).

длины силового агрегата, параллельная двигателю. Чудовищный по мотоциклетным меркам крутящий момент – 200 Н·м при 2500 об/мин – делает машину весьма резвой: «сотня с места» за 2,8 с, так что в гонках от светофора она обставит многие спортбайки.

А вот большой «Кавасаки» подчеркнуто традиционен: V-образная «двойка» со штанговым приводом верхних клапанов, задняя подвеска стилизованная «под жесткую». Ретромотивы сочетаются с «многопрожекторной» фарой и изощренной системой впрыска топлива с двойными дроссельными заслонками.

Ах, вы не любитель пышных форм круизеров и вам больше нравятся компактные и стройные спортбайки? В этом сезоне сразу три японских гиганта обновили свои экстремальные «литры». Причем «Кавасаки-ZX-10R» отныне – рекордсмен по энерговооруженности среди серийных мотоциклов: впервые для серийного дорожного мотоцикла взят рубеж в 1 л. с. на 1 кг сухой массы! Немногим отстает и новая «Ямаха-YZF-R1»: 172 л. с. (а с учетом инерционного наддува даже обгоняет – 180 л. с.) на 172 кг. А вот «Хонда» со своим «CBR1000RR-Файрблейд» сделала ставку на человечность: если соперники стали легче, мощнее и экстремальнее, то новый «Блейд», уступая в энерговооруженности, заметно дружелюбнее к водителю, что подчеркивает и установка уникального рулевого демфера с электронным управлением.

Впрочем, и тем, кто пресыщен экстримом, рынок предложит занимательные новинки. Например, неоклассик «Ямаха-FZ6 Фазер» с алюминиевой рамой. Или «Хонда-CBR600S» с уникальной системой настройки посадки водителя (регулируются расположение седла и руля, высота ветрового стекла). Для плохих дорог создана «Ямаха-XT660R» (впрочем, этот мотоцикл делают и в городской «шоссейной» модификации XT660X).

Непримиримым почитателям больших кубатур будет интересен еще один вседорожник-универсал – BMW-R1200GS. Между прочим, версия 2004 года на 30 кг легче предшественника – кто понимает, оценит этот подвиг конструкторов. Если же вы из тех туристов, которые не склонны покидать асфальт, то BMW предложит вам другой дальнобойщик – модернизированный люкс-турер K1200LT. Уникальная особенность машины – центральная подставка с гидравлическим приводом, способная «взвести» мотоцикл прямо со всем багажом и даже с водителем. ■



ЕСТЬ СКАМЕЕЧКА НА НЕВСКОМ...

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Что ни говори, а любая, даже самая экономичная и компактная легковушка в эффективности транспортной работы значительно уступает автобусу. Перемещаться по городу на персональной тонне железа не очень-то разумно (о комфорте, независимости и о том, что подумают соседи, мы сейчас не говорим). Простая арифметика показывает, что один автобус за день в среднем перевозит столько же пассажиров, сколько пять сотен (!) легковушек. О методике подсчета можно, конечно, спорить, но тенденция налицо!

ЭКСПОРТ – ИМПОРТ

Сборку легковых и грузовых иномарок у нас уже наладили довольно серьезно, а вот автобусам как-то не везло. Удовлетворить спрос пытались разными путя-

ми: ГолАЗ с мерседесовской звездой и технологиями, отверточная сборка междугородних «Вольво-B10M» в Омске, но все это несколько устаревшие модели. И вот в Санкт-Петербурге построили завод, где выпускают современный, европейского качества и комфорта красавец «Скания-Омни Линк CL94UB», дебютировавший в Европе в 2000 году. В 2004-м планируется изготовить 150 автобусов, но уже сейчас они появились на маршрутах Москвы и области, в Самаре, Кургане, Красноярске, Кемерове, Пскове, Нерюнгри, а несколько штук даже отправлены на экспорт – в Финляндию и Голландию. Шведы проверили качество питерской сборки: оно оказалось лучше, чем на автобусных заводах Скания в Польше, Эстонии, и сопоставимо со шведским.

ТИХИЙ ЛЕЖЕБОКА

Автобусную версию 9-литрового турбодизеля DC9 мощностью 230 л.с., известного дальнобойщикам по тягачам «Скания» (ЗР, 2003, №7), устанавливают в заднем свесе, чуть завалив набор, изменив поддон, маслоприемник и центрифугу. Автобус – машина электрифицированная, лампочек и электромоторчиков множество, поэтому в помощь основному 65-амперному генератору установили второй на 140 А. Приводятся они поликиночным ремнем, а вот для вентилятора системы охлаждения пришлось делать свой гидروпривод с насосом, мотором и регулятором.

Шум сегодня не меньшее зло, чем, скажем, дымность выхлопа, поэтому для автобуса обороты и мощность дизе-



ля уменьшили и чуть придушили его эффективным глушителем. Коробка передач, как и надлежит городскому автобусу, – гидромеханическая, фирмы ZF. По схеме – планетарная четырехступенчатая, с блокируемым на высшей передаче гидротрансформатором и встроенным ретардером. Если не прислушиваться специально, переключения совершенно незаметны, а о начавшемся торможении можно догадаться только по едва слышному подвыванию гидравлического замедлителя. Кстати, тормоза у «Омни Линк» дисковые вентилируемые, легко обслуживаемые – не то что барабанные у «Скании-CR112», выпускаемой в Полтаве. (Добрались-таки шведы до нее...)

СКЕЛЕТ ИЗ ЯЩИКА

Сборка начинается с трех стальных модулей шасси, которые привозят из Швеции. К переднему крепят рулевое управление, подвеску и мост, к заднему – двигатель и трансмиссию, а потом стягивают болтами со средним. Модульная конструкция очень удобна при постройке кузовов, различных по длине, колесной формуле и назначению. Из Польши с завода «Скания» привозят заготовки кузова: алюминиевые стойки, продольные балки, панели крыши, пластмассовые «маски» и боковые панели. В Питере их готовят к сборке: сверлят отверстия, окрашивают и собирают скелет кузова. Соединения – болтами, алюминиевыми заклепками и на клею. В готовый скелет вклеивают стеклопакеты окон, вставляют ветровое стекло,



С таким капотом и в ремзоне просторнее, и ночью на обочине он заметнее.

навешивают двери, настилают пол из водостойкой фанеры, прокладывают под потолком проводку и часть пневмомагистралей.

Интересно отопление: две мощные 14-киловаттные «печки», использующие тепло системы охлаждения двигателя, для снижения шума в салоне «закинули»... на крышу, а вдоль бортов – трубы-конвекторы, в них тоже циркулирует горячий «Тосол». У дверей установлены калориферы, они же растопят снег на полу, а на передней площадке пол и вовсе с электроподогревом. С таким теплоотводом дизель зимой до рабочей температуры нагреется нескоро, поэтому в систему включен подогреватель «Вебасто».



Потолок высокий – в иной квартире ниже.



Работа – только поворачивайся.



Топливные баки расположены над передними арками.



Реле и предохранителям нашлось место под потолком – сухо и доступно.

Сиденья наши, из Павлова-на-Оке. Прочный каркас, аккуратная обивка в фирменных для «Скании» серо-синих тонах – сделали не хуже шведов. Изготовить качественную пластмассу для салона взялось одно из предприятий Ленинградской области, а на очереди и отечественный производитель стеклопакетов.

Несомненное достоинство «шведа» – низкий, всего 230 мм, уровень пола. Он может стать и еще ниже – обучили вежливо приседать перед входящими пассажирами. Очень удобно тем, кому сложно преодолевать полуметровую высоту. После посадки автобус можно приподнять относительно среднего положения на 110 мм, тогда в движении не зацепишь «лежачего полицейского» и прочие неровности, а на скорости свыше 30 км/ч электропневматический возврат пневмоподвески в исходное состояние.



Без скрипа и асбестовой пыли.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«СКАНИЯ-ОМНИ ЛИНК» CL94UB4x2

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	11 985
ширина	2550
высота	3193
база	6000
Внешний радиус поворота, м	12,5
Полная масса, кг	17 900
Максимальная скорость, км/ч	80
Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км	20,6
Число мест:	
общее	122
для сидения	23-39

Двигатель

дизельный, P6 с турбонаддувом и интеркулером, Евро III

Модель	«Скания-DC901»
Рабочий объем, л	8,97
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	169/230
Крутящий момент, Н·м при об/мин	1900
	1100
	1100-1200

Трансмиссия

Коробка передач	ГМП ZF4HP502CN
Задний мост	одинарная гипоиная главная передача с i=4,88

Ходовая часть

Подвеска	зависимая, пневматическая, электронно-управляемая, на реактивных штангах с сайлент-блоками, со стабилизаторами поперечной устойчивости
Тормозная система	пневматическая, двухконтурная с дисковыми тормозными механизмами с противобуксовочной и антиблокировочной системами
Размер шин	275/70R22,5
Цена в базовой комплектации, тыс. евро	155

ИНФРАСТРУКТУРА

Итак, у нас появился завод, выпускающий современный европейский автобус. А готовы ли работать на нем перевозчики? Пока машины свежие, они кое-как обойдутся без налаженной технической службы.

Автобус не дальнотойный тягач, который стараются обслуживать лучше, за границей, хотя бы и в рейсе. Все должно быть под рукой, свое. Нет хорошей мойки – песок протрет пневмобаллоны подвески, разбитый стеклопакет не заменить за полчаса, с помощью одного шнура – автобус должен сутки простоять в теплом боксе. Нет в «Скании» запасного колеса. Да что колесо – хорошего инструментального ящика нет! Значит, должна стоять под парами техника с обученным экипажем, а чтобы ее вызвать, придется снабдить водителя мобильной связью.

Дорого? Возможно, но на примере «Омни Линк» очень хорошо видно: новые технологии в изготовлении подразумевают и новый подход к ремонту и обслуживанию.



КОРОНА «ФОРДОВСКОЙ» ИМПЕРИИ

СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ.

РИСУНОК: КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК



Lincoln Mark X представлен на NAIAS в Детройте в 2004 году.

ИСТОКИ

С тех пор как в конце 1920-х фирма «Линкольн» перешла в собственность компании «Форд» и попала под руководство сына автомобильного короля — Эдсела, под этой маркой выпускали до-

рогие автомобили, ставшие в гамме концерна флагманскими. С 1940-го самой престижной числилась модель «Континенталь».

Новую страницу в истории «Линкольна» открыл в 1956-м «Континенталь Марк

II» — роскошное купе с двигателем V8 мощностью под 300 л. с. С тех пор под именем «Марк» три десятилетия выпускали шикарные двухдверные автомобили, уважаемые и любимые в США. Например, «Марк III», выпуск

которого начали в 1969-м, разошелся тиражом более 30 тысяч экземпляров.

Последним в роду стал «Линкольн-Марк VIII», который отправили в отставку в 1998-м, когда спрос на классические американские «крейсера» совсем упал.

ПРЕТЕНДЕНТ НА ПРЕСТОЛ

Использовать ДНК марки «Линкольн» в современном «чистом дизайне» — задача, которую поставили перед собой стилисты во главе с Марком Рейхманом.

Кузов «Линкольна-Марк X» действительно строгих линий, без резких изломов и кокетливых закруглений. А форма передних крыльев и решетка радиатора, которая, по словам дизайнеров, скорее всего, станет фирменной для всех последую-

Серийный кабриолет, вероятно, будет конструктивным родственником «Форда-Тандерберда».





«Линкольн-Марк II» 1956 года открыл классическую эпоху в истории фирмы.

ших «линкольнов», напоминают о моделях начала 1960-х. Но наследственные черты у концепта не только внешние. Под капотом – двигатель V8 рабочим объемом 4 л мощностью 205 кВт/280 л.с. Салон автомобиля длиной 4700 мм с базой более 2700 мм рассчитан лишь на двоих, зато по-американски просторен и комфортен.

Под стеклянной крышей, складывающейся автоматически менее чем за 30 секунд, – тонкая кожа, полированный алюминий, ослепительно блестящий хром. Короб между сиденьями стилистической и цветом соответствует дизайну кузова. На руле кнопки управления навигационной и аудиосистемой, круиз-контролем и пятиступенчатой автоматической коробкой передач с возможностью ручного переключения. Вся информация о системах автомобиля, включая состояние шин, выводится на жидкокристаллический дисплей. Климатическая установка, которой особо гордятся инженеры «Форда», позволяет достичь разницы температур в зонах водителя и пассажира 16,6°С.

А еще создатели «Марка X» обращают внимание

на светодиодные задние фонари, которые загораются на 200 миллисекунд быстрее обычных и экономят энергию. В былые годы экономичность «линкольнов» никого не волновала, но в XXI веке даже короли должны быть расчетливыми.

В общем, претендент на «фордовский» престол вполне его достоин и, похоже, довольно близок к реальной жизни.

ПРОГНОЗ

Вы еще не догадались, откуда у «Линкольна-Марк X» мотор? Правильно, это – серийный агрегат «Форда-Тандерберда».

Судя по всему, платформа концепта тоже от этого автомобиля. С таким базисом начать выпуск «Марка» можно достаточно скоро. Вероятно, руководители «Форда» решатся на этот шаг: нынче модно возрождать легенды, а для американцев «Линкольн-Марк» – далеко не пустой звук.

Скорее всего, серийный автомобиль покажут в начале 2005-го в автомобильной столице США – Детройте. Лучшего места для короны наследника знатного американского рода не найти. ■



ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ЯПОНСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



ВСЕ ДЛЯ MAZDA.

Более 5000 наименований в наличии с самого большого склада в СНГ

Качественные запчасти **Blue Print** для автомобилей **MAZDA, TOYOTA, NISSAN, MITSUBISHI**

Москва, ул. Бахова, д. 17
розница т. (095) 742-79-97, опт т. (095) 777-65-56
www.autopalace.ru e-mail: info@autopalace.ru

Санкт-Петербург, Ленинский пр-т, д. 160
оф. 305-2, т. (812) 118-64-68

Ростов-на-Дону, ул. 2-я Волдарского, 76/23а
оф. 100, т. (8632) 36-00-31
e-mail: apdon@azaanet.ru

г. Москва, сеть магазинов "Табарит" (095) 109-09-39;
г. Москва, "Самурай" (095) 745-08-14;
г. Москва, "Дюймов" (095) 742-45-15;
г. Москва, "Агрис-Моторс" (095) 109-30-63;
г. Москва, "ДПС групп" (095) 507-96-43;
г. Москва, "Сити-Моторс" (095) 765-24-56;
г. Москва, "Мегалит" (095) 505-15-88;
г. Москва, "Алекс" (095) 782-49-43;
г. Москва, "Сберру Стор" (095) 181-26-27;
г. Москва, "Аэрофиниш" (095) 505-26-26;
г. Москва, "Борисполь-Моторс" (095) 905-77-66;
г. Москва, "Тунинг" (095) 105-97-11;
г. Москва, "Дельта-Рапи" (095) 482-55-29;
г. Волгоград, "Самей" (8442) 95-26-72;
г. Воронеж, "Балтай" (0732) 51-21-21;
г. Ижевск, "Дельта-Моторс" (8412) 26-11-76;
г. Казань, "Автолит" "Изда-Ка-Нунда" (0112) 45-74-01;
г. Нижний Новгород, "Автосит" (8312) 49-59-42;
г. Рязань, "Дельта-Моторс" (0121) 75-65-38;
г. Уфа, "Самурай" (3472) 90-47-58;
г. Челябинск, "Тити-Кам" (3512) 21-66-88;
г. Ярославль, "Спарс-Моторс" (0532) 72-25-71

ЛЕГКО ЛИ ДВИГАТЬ ФАЗЫ?

Таким вопросом задалась фирма AFT (Atlas Fahrzeugtechnik). Устройство, помогающее экономить топливо, сами требуют немало энергии. Ведь нужно создавать и постоянно поддерживать рабочее давление масла в магистрали, тратить ватты на электромагнитные клапаны. Решение проблемы – электрическая система сдвига фаз газораспределения, без всякой гидравлики.

Подопытные автомобили с традиционной гидравлической и электрической систе-

мами водрузили на динамометрический стенд, облепили датчиками и запустили в дорогу на беговых барабанах по смешанному европейскому циклу. Потребляемые мощности «нетто», то есть те, что необходимы непосредственно для срабатывания клапанов и поворота кулачкового вала, оказались близки. А вот когда посчитали «брутто», приняв в расчет аппетиты обслуживающих узлов... Масляный насос настолько прожорлив, что гидравлический «фазовращатель» потреблял в... 40–100 раз больше энергии (а значит, и топлива!), чем электрический. К тому же хитрая звездочка распредвала с привитым внутри электромотором оказалась весьма компактным узлом размером всего 30х85 мм.

Когда двигать фазы не нужно, новый узел, названный EVO, потребляет всего 5 Вт – как лампочка в салоне. Зато при необходимости он может сдвинуть вал со ско-

ростью до 400 град/с. Мало того, можно остановить процесс в любой момент, то есть управление фазами – бесступенчатое.

Впрочем, фирма не оставляет без внимания и традиционную гидравлику, разработав новую систему управления VCtronic 3.0. Она одно-

временно командует и впускными, и выпускными клапанами, обеспечивая заданные программой углы. Оснастить устройством можно любой автомобиль, в моторе которого на звездочке коленчатого вала 60 или 36 измерительных зубьев. При этом датчики могут быть индуктивными или холловскими, сигналы с контроллера двигателя – цифровыми или аналоговыми.

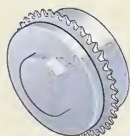


Рис. 1. В электрическом варианте «фазовращатель» спрятан в ведомом звездочке кулачкового вала.



Рис. 2. Структурная схема универсальной системы управления фазами:

1 – клапан управления фазами на впуске; 2 – клапан управления фазами на выпуске; 3 – кулачковый вал выпускных клапанов; 4 – кулачковый вал впускных клапанов; 5 – датчики положения валов двигателя; 6 – контроллер VCtronic; 7 – контроллер двигателя.

СЕКРЕТНЫЕ МАНЖЕТЫ

Уплотнение вращающихся валов, как известно, задача не простая. Особенно когда изолируемая среда горячая, агрессивная или находится под большим давлением. Неудачные решения выдают себя лужидками под автомобилем или чумазым двигателем. Немецкая фирма «Бургман Дихтунгсверке» (Burgmann Dichtungswerke) нашла необычное решение,

разработав так называемые скользящие кольца.

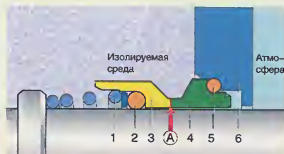
Суть новинки в том, что эластичные резиновые сальники всегда неподвижны относительно поверхности, с которой контактируют. То есть манжетка как бы разделена на две: первая вращается вместе с валом, вторая неподвижна, как и корпус уплотняемого агрегата. Нет трения резины по металлу – нет износа, а значит, и течи.

Более того, даже через много лет на поверхности вала не образуется выработки, которая раньше делала невозможным ремонт путем простой замены сальника.

Поверхности же, которые вращаются друг относительно друга, – твердые, притертые, отшлифованные с точностью порядка 0,3 мкм! Чтобы не было заметного износа, в материал введены частицы графита – твердой и

вечной смазки. Результат: отсутствие течей при скорости вращения вала до 9000 об/мин и давлениях до... 450 атмосфер. При этом не просачиваются не только жидкости, но и газы (это важно для кондиционеров).

Из чего же сделаны эти удивительные кольца? А вот это и есть ноу-хау фирмы! Сообщают лишь, что материалы в пару подбирали весьма тщательно. Новые уплотнения ждят большого будущего в двигателях, водяных помпах, компрессорах кондиционеров.



Принцип работы нового уплотнения:

1 – поджимная пружина; 2 – эластичная вращающаяся манжетка; 3 – вращающееся кольцо; 4 – неподвижное кольцо; 5 – эластичная неподвижная манжетка; 6 – стенка корпуса узла; А – место контакта колец.

«ОАЗИСЫ»: МЯГКИЕ И ЖЕСТКИЕ

Одним из гвоздей Женевского автосалона был кабриолет «Мини» с оригинальным механизмом складывания мягкого верха фирмы «Вебасто» (Webasto), который в свое время опробовали на концепте «Оазис-2». Это название, намекающее на источник свежести, на самом деле аббревиатура от слов Open Air System.

Крыша «Мини-Кабрио» складывается и раскладывается автоматически всего за 15 с и не требует подготовительных или завершающих операций с замками. Текстильное «оригами» двигается по так называемой Z-схеме, позволившей сложить его настолько компактно, что в багажнике осталось еще 120 л объема из общих 165. Не будем забывать о большом сдвижном люке, вшитом в среднюю секцию

«знака Зорро» — и это премьера. Он тоже с электроприводом! При этом остановить «крышку» можно в любом месте, даже на скорости 120 км/ч, открыв маленькую щелочку или «разинув» на полные 40 см.

При такой автоматизации грех было не поручить работу по управлению верхом и люком кнопке на ключе зажигания. И конечно, говорить о таких мелочах, как обогреваемое заднее стекло, в данном случае просто неудобно.

Итак, «Оазис-2» стал серийным. Но ведь был еще и первый? Да, но он пока не пошел «в тираж» и украшал на салоне концепт «Большагана». Здесь также все автоматизировано по максимуму, но крыша жесткая. Превращение в кабриолет длится вдвое дольше, чем у «Мини», зато главная гор-

дость разработчиков — возможность «играть» крышей, не выезжая из низкого гаража. Электрорюк в средней секции просто огромный — 1100 x 600 мм, так что остать можно и не складывая крышу. Но если все же позволить секциям плотно улечься друг на друга, они тоже почти не отнимут места у чмо-данов.



Серийный образец нашел применение на «Мини-Кабрио».

Так работал прототип «Оазиса» от «Вебасто» для мягкой крыши.



На правах рекламы

НОВЫЙ LANCER 2.0 SPORT. РАЛЛИЙНЫЕ ГЕНЫ



Новый Mitsubishi Lancer с 2-литровым мотором.
Седан 2.0 Sport и универсал 2.0 Comfort.
Яркие автомобили с отточенной управляемостью.
Спортивный стиль, мощная динамика, высокий комфорт.
Раллийные гены определяют характер

1.2 Comfort	≈ 14 490
1.5 Comfort	≈ 16 480
2.0 Sport	≈ 19 990
1.6 Station Wagon	≈ 17 050
2.0 Station Wagon	≈ 19 950



Тонир сертифицирован

РОЛЬФ

РОЛЬФ ВОСТОК
Москва,
Рязанский проспект, 24, корп. 3
Тел. (095) 780-9000
факс (095) 784-1268
e-mail: mitsubishi-east@rolf.ru
www.rolf.ru

РОЛЬФ ДИАМАНТ
Москва,
Дмитровское шоссе, 31, стр. 1
Тел. (095) 780-7788
факс (095) 401-4851
e-mail: sale-diamond@rolf.ru
www.rolf.ru

РОЛЬФ ЮГ
Москва,
ул. Окружная, 27, корп. 1
Тел. (095) 780-6862
факс (095) 534-1440
e-mail: mitsubishi-south@rolf.ru
www.rolf.ru

РОЛЬФ ЦЕНТР
Москва,
2-я Манушаринская ул., 5А
Тел. (095) 780-7700
факс (095) 840-0915
e-mail: rolf-center@rolf.ru
www.rolf.ru

РОЛЬФ КАРЛАЙН
Санкт-Петербург,
Витковский проспект, 176
Тел. (812) 320-0020
факс (812) 320-0023
e-mail: carline@rolf.ru
www.rolf.ru

Гарантия — 3 года или 100 тысяч км

DRIVEALIVE.RU WWW.MITSUBISHI-MOTORS.RU

НИ ХЛАДОНА, НИ ФРЕОНА



Пессимисты считают: что бы человек ни придумал, все вредно. Отчасти они правы. Раньше холодильники работали на фреоне — оказалось, этот газ разрушает озоновый слой. Перешли на хладон — выяснилось, что стимулирует парниковый эффект, привлекая на наши головы тайфуны. Фирма «Денсо» (Denso) представила автомобильный кондиционер, обходящийся лишь углекислым газом, то есть CO₂. Первый образец установили на концептуальную «Тойоту-FCHV 4», работающую на топливных элементах.

Чтобы холодильник функционировал, углекислый газ надо сжимать до давлений, в семь раз превышающих те, что необходимы для привычного хладона. К тому же возникают проблемы со смазкой компрессора (традиционно масло добавляли в хладагент). Ради герметичности решили отказаться от вывода вращающегося вала через уплотнения и сделали компрессор с электрическим приводом. Наружу выходят лишь неподвижные провода.

Разумеется, не так просто оказалось создать и конденсатор — обычная конструкция рдувалась от столь высоко-

го давления. А еще понадобился дополнительный внутренний теплообменник, аккумулятор жидкого CO₂ на стороне низкого давления.

Результат с точки зрения прохлады не разочаровал разработчиков. А вот экономисты пока чешут голову: будут ли потребители столь дорого платить за экологичность? Впрочем, лиха беда начало: техника развивается и дешевеет быстро. Возможно, через пару лет углекислотные кондиционеры появятся и на серийных маши-



Так выглядит новый кондиционер для «Тойоты» будущего.

нах, тем более, что владельцам не придется при дозправке оплачивать дорогой хладагент.

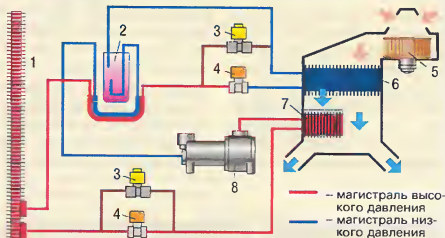


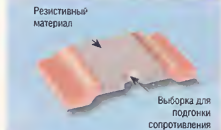
Схема кондиционера на углекислом газе: 1 — внешний конденсатор; 2 — аккумулятор; 3 — байпасные клапаны; 4 — основные клапаны; 5 — вентиль; 6 — испаритель; 7 — внутренний конденсатор; 8 — электрокомпрессор.

С МИНИМАЛЬНЫМ СОПРОТИВЛЕНИЕМ

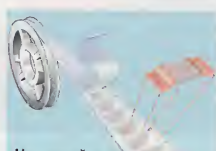
Электронным «мозгам» автомобиля нужна полная информация о работе всех устройств, в том числе и таких мощных, как стартер или генератор. Какой ток они потребляют или генерируют? Чтобы полу-

чить эти данные, ток необходимо пропустить через очень маленькое, всего в несколько тысячных долей ома сопротивление. Больше нельзя — на нем выделится и пропадет в виде тепла значительная мощность.

Заложенные конструкторами величины сопротивления должны быть выдержаны в весьма узких рамках и оставаться стабильными, независимо от времени службы и температуры. Иначе контроллер получит неверную информацию и примет неправильное решение.



Устройство новых резисторов с виду нехитрое: все дело в материалах и технологиях.



На конвейер сопротивления поступают на «пулеметной» ленте.

Фирма «Изабелленхютте Хойслер» (Isabellenhütte Heusler) выпустила целый ряд микрорезисторов для автомобильных силовых цепей. Медные в них только выводы, а «сопроти-

вления» току куда более стабильные материалы: манганин, зеринин, алюмин. Диапазон сопротивлений — от 0,2 до 4 МОм при рабочих токах до 160 А. При этом температурный коэффициент настолько мал, что в диапазоне от -40 до +120°C сопротивление изменяется всего на 1%! Выдержат же новинка способна и 170°C.

Впрочем, так разогреть изделие довольно трудно: при токе 100 А на сопротивлении 0,2 МОм выделится всего 2 Вт, которые моментально «стекут» по массивным медным выводам.

НЕ ЩЕЛКАТЬ!

Контакт! – Есть контакт! – так когда-то переговаривались пилоты с механиками перед пуском самолетного двигателя. Техника, конечно, ушла далеко вперед, но надежность контактов и сегодня очень важна в автомобильной, да и иной электрике. Ведь их нестабильность может привести к самым неожиданным неполадкам в бортовой электротехнике.

С развитием электротехники требования к тумблерам и кнопкам существенно



Микрокнопки SPED3 работают бесшумно.

изменились: коммутировать большие токи, как правило, не приходится, нужно лишь дать слаботочную команду контроллерам. Казалось бы, что сложного? Но порой конструкторы хотят, чтобы переключатель работал не только надежно, но и совершенно бесшумно, а иногда незаметно прятался под мягкой обивкой...

С первой задачей призван справиться кнопка серии SPED3 немецкой фирмы ALPS Electric Europa. Принцип действия напоминает кнопку шариковой ручки: нажим преобразуется во вращение кулачкового диска с контактной группой. Новинка – запатентованный фирмой сглаженный профиль контактных выступов и дополнительная демпферная пружинка. Именно она и делает процесс переключе-



Тактильные переключатели вообще не видны снаружи обивки, а вместо щелчка слегка толкают палец при срабатывании.

ния практически бесшумным. Допустимый ток – 1 А, электрическая прочность изоляции – 100 В, диапазон рабочих температур – от -40 до +85°C. При этом габариты кнопки всего 18х14х20,7 мм.

А вот так называемые тактильные переключатели серий SKPM, SKPN и SKPG послабее – выдерживают всего

50 мА. Зато их легко прятать: размеры около 6х6 мм. Для срабатывания необходимо надавить на обивку в нужном месте с усилием не менее 200 г, а ход кнопочки – всего около миллиметра. Щелчка не услышите, зато палец момент включения почувствует четко – потому что переключатели и тактильные.

На правах рекламы

Участвуй в программе
ПРОБНАЯ ПОЕЗДКА*

UAZ HUNTER

Настоящий внедорожник

Более 300 изменений в модели

Новая модель UAZ Hunter – это классика жанра в современной обработке. Сочетание крепкого характера и проливной силы с комфортом и заботой о пассажирах. Идеальный автомобиль для поездок на природу и для работы в условиях бездорожья.

UAZ Hunter – это новый настоящий внедорожник.

- ✓ Высокая проходимость
- ✓ Повышенная экономичность
- ✓ Грузоподъемность 750 кг
- ✓ Низкий уровень шума
- ✓ Улучшенная вентиляция

ТИП ДВИГАТЕЛЯ	ОБЪЕМ	МОЩНОСТЬ
бензин (впрыск)	2,7 л	128 л.с.
бензин (карбюратор)	2,9 л	84 л.с.
дизель	2,4 л	86 л.с.

новый самптер и обдувочка радиатора

распахивающаяся задняя дверь

сдвижные стекла

улучшенная панель приборов

просторный багажный отсек

Официальные дистрибьюторы ОАО «УАЗ»:

Благовоицкий Дальтехмашсервис (4162) 35-62-09
 Владимирский Дальтехмашсервис (4232) 32-12-86
 Москва Тор-Маш (095) 961-00-88
 Нижний Новгород ТСС-Авто (8312) 57-60-50

Самара Эхо-Н (8462) 51-80-43
 Ульяновск АвтоГрай (8422) 63-45-45
 Хабаровск Дальтехмашсервис (4212) 79-42-19
 Южно-Сахалинский Дальтехмашсервис (4242) 42-99-89

Баку Aznur +10 (99412) 47-30-04
 Ереван Каросвет +10 (3741) 23-80-69
 Ташкент Эхо-Эксперт +10 (99871) 116-44-74

БОРЬБА НЕРАВНЫХ

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКОВЛЕВ, АЛЕТОР



Подбирая для сравнения пару отечественных универсалов ВАЗ-2111 (\$7400) и ВАЗ-2104 (\$4900), мы не задавались вопросом, который лучше – ответ на него написан на ценниках. А вот оценить дистанцию, отделяющую машины друг от друга, – любопытно: вдруг окажется, что она сопоставима с разницей в стоимости автомобилей?

МЫ ВОДИТЕЛИ

Лукавить не будем – «классика» по управляемости не конкурент «десятке», даже универсалу. Но и с архаичной подвеской «Жигулей» можно достичь приемлемого поведения машины на дороге, если в ней все работоспособно и как следует настроено.

Когда две машины едут друг за другом в одном режиме, замечаешь первую странность в поведении «четверки» – настройку ее амортизаторов. Вопреки современным представлениям об управляемости они начинают работать лишь при быстрых перемещениях колес. Нет – на попадания в ямки или

сильные крены кузова в вираже они реагируют, однако едва заметные движения руля, которыми обычно водитель удерживает автомобиль на заданной траектории, почти полностью игнорируются.

Бесспорно, отсутствие внятной реакции на тонкие управляющие воздействия – проблема не только амортизаторов. Вносит свою лепту люфт в рулевом управлении, даже небольшой. Он тоже поддается лечению – своевременной





регулировкой рулевого механизма и установкой менее податливого маятникового рычага. Такие продаются в магазинах и даже пользуются спросом, но на конвейер, насколько нам известно, не попадают.

Не забудем и сайлент-блоки — от их состояния и качества напрямую зависит работа подвески. Попробуйте спросить продавца в автомагазине, какие «самые хорошие». Честный для начала ответит вам, что «самых хоро-

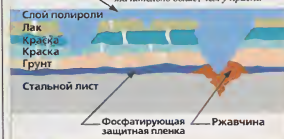


DOCTOR WAX

АВТОКОСМЕТИКА Сделано в США
«ТО, ЧТО ДОКТОР ПРОПИСАЛ!»

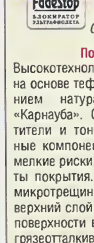
Стандартное лакокрасочное покрытие состоит из нескольких слоев: первый слой на поверхности металла — химическая защита. Затем грунт, далее 2-3 слоя краски и 2 слоя лака. Микротрещины могут проникать вплоть до фосфатирующего слоя. Пленка полироли запечатывает микротрещины, перекрывает доступ кислороду и останавливает процесс коррозии.

А именно: покрытие находится выше, чем у краски



HG8251 / 473 ml
POLYMER PAINT SEALANT
WITH U.V. PROTECTION
Полироль «Герметик»

Содержит синтетические полимеры, придающие поверхности уникальные защитные свойства и долговечность. Обладает сверхэластичностью, высочайшей адгезией к краске. Проникает в микротрещины и поры краски, полностью герметизируя поверхность. Создает эффект «влажного» покрытия.



HG8233 / 473 ml
CLEANER POLISH
WITH PTFE
Полироль «Тефлон»

Высокотехнологичный состав на основе тефлона с добавлением натурального воска «Карнауба». Содержит очистители и тонкие полировочные компоненты, удаляющие мелкие риски, пятна и дефекты покрытия, загрязнения из микротрещин, окислившись верхний слой краски. Придает поверхности высокие водо- и грязеотталкивающие свойства.



HG8209 / 650 ml
QUICK POLYMER WAX
Полироль «Быстрый воск»

Современная американская разработка для поддержания кузова в идеальном состоянии круглый год! Позволяет быстро придать блеск и восстановить защитные свойства пленки полироли в период между обработками. Широко используется в американских мастерских по detailingу автомобилей. Может применяться без предварительной мойки кузова. Создает «бриллиантовый» блеск.



25 000 наименований первоклассных товаров для автомобиля, гаража, мастерской оптом и в розницу, сеть дистрибуторов по СНГ

AGA АВТОМАГ
МАГАЗИНЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ
(095) 721-3333 www.agah.ru



Багажник хороший, но не закрывается.



И уплотнитель не очень уплотняет.

ших» не бывает, и уже после возьмется что-нибудь рекомендовать.

Мы увлеклись? Извините. Просту не судить строго – я готов объяснить причину этого лирического отступления. Один из коллег (человек с богатым опытом) оказался шокирован управляемостью «четверки», попавшей к нам на тест. С тех пор как у него была своя «классика», в этих автомобилях, оказывается, очень многое изменилось. Причем не в лучшую сторону. А какова «одиннадцатая»?

Досадно в новом автомобиле, тем более не самом дешевом, слышать сверчков в правой двери и постоянное поскрипывание задней полки. Диапазон регулировки правого зеркала оказался слишком мал или чрезмерно смещен к водителю. В крайнем «дальнем» положении в зеркале хорошо виден правый борт, а чтобы оценить, можно ли перестраиваться правее, приходится наклоняться всем телом.

Конструктивные особенности автомобиля таковы, что его реакция на поворот руля слишком сильно зависит от скорости выполнения маневра. Небольшое по амплитуде, но быстрое движение рулем при объезде препятствия

здесь доходит до колес с большим опозданием или не доходит вообще – будто где-то вязнет.

В целом «одиннадцатая» более строгая и точная в управлении, менее расхлябанная и не столь «самостоятельная». Посадка в ней намного удобнее. Однако скажем доброе слово и о «четверке». Например, на плохой дороге ее не так жалко – на общем шумовом фоне подвеска вроде не сильно «бухает». А еще – с такими зеркалами, какие на нашу машину установил дилер, обзорность стала просто прекрасной (когда же завод об этом похлопочет?).

Впрочем, пора переходить к следующему показателю сравнения.

Согласитесь, собирали старательно.



ДОСТАВКА ГРУЗОВ НАСЕЛЕНИЮ

Пятая дверь «десятки», наверное, самое неудачное ее место. На нашем экземпляре она закрывалась только после трех-пяти сильных хлопков, а иногда и открывалась лишь после второго нажатия на кнопку дистанционного отпирания багажника. Полагаете, можно отрегулировать и пользоваться на здоровье? Не получается. Из опыта пользования другими ВАЗ-2111 знаем, что регулировка замка пятой двери способна облегчить страдания этой кузовной детали (и владельца машины), но не устранить их.

А еще, скажу по секрету, у автора не хватило сил, чтобы на той же «одиннадцатой» откинуть правую (меньшую) часть спинки заднего сиденья. Помог более крепкий (килограммчиков под 130) товарищ. Чтобы я не расстроился, он пояснил, что дело в отсутствии у меня твердого навыка. Дескать, я не знаю, в каком направлении ее нужно покачать, а он знает. Правда, все-таки согласился, что так делать машины нельзя.

В «четверке» с пятой дверью все в порядке, да и сиденье складывается легко. Только чтобы сложить спинку в одиночку, придется дважды пройти от ее правого фиксатора к левому. Если принять как данность неразрезную спинку заднего сиденья, ВАЗ-2104 в качестве грузовика пока выигрывает. Но стоить взять в руки рулетку...

Расстояние от пола багажника до полки в «одиннадцатой» – 50 см, в «четверке» – только 40. От пятой двери до сложенного сиденья, соответственно, 160 и 145 см. Максимальный размер багажного отделения по диагонали на полу – 200 и 180. В общем, куда ни пристрой рулетку, в универсале «десятого» семейства намеришь больше. Задумали даже определить максимальный размер салона по диагонали и снизу вверх, как будто собираемся вести вагончик. И тут у 2111 перевес – 280 см против 270.

Чтобы «четверка» не расстроилась, присудили ей утешительный приз – за утилитарность отделочных материалов. То есть у «одиннадцатой» на полу багажника приятный велюр, а у ВАЗ-2104 – моющийся пластик. Если, выполняя свой «универсальный» долг, машина испачкается – отмоется быстро и дешево. Кстати, как вы думаете, кто, кроме владельца, способен по настоящему «уделать» автомобиль?..

КАК БОГ ЧЕРЕПАХУ

Сборка машин может поистине творить чудеса – как в прямом, так и в переносном смысле. В прямом – это когда, общаясь, к примеру, с незамысловатым



Пол моется, дверь закрывается...



...Но не закрывается только так.

«Матизом», вы не можете понять, чем он вам нравится. Чудеса в переносном смысле – наоборот, когда, поездив на современном отечественном автомобиле, у которого и «максималка» хорошая, и расход топлива низкий, и климатом управляет компьютер САУО, его все-таки хочется назвать советским.

И все же самые большие чудеса происходят в машине, собранной ради того, чтобы быть дешевой. Поднимаете покрытие пола багажника – а на свежей, еще пахнувшей конвейером краске видны разводы ржавчины. Открываете водительскую дверь и видите публичный след на центральной стойке, что продрал в металле какой-то винт на торце двери. Выбавив машину на подъемнике – сразу видите, что в нее заправлено. На креплении стабилизатора – капли «Тосола», на карттере сцепления – масляные. Вот черное пятно на трубе резонатора – это «сечет» выпуск. Вот кронштейн глушителя бьется о кузов.

Читатель решил, что мы явно симпатизируем ВАЗ-2111 – ничуть не было! У доставшегося нам экземпляра с огромным трудом включалась первая пе-

редача, неохотно – вторая и третья. Одна из возможных причин – небрежно собранные тяги между коробкой и рычагом переключения передач. По крайней мере, осмотр на яме показал, что их соединительные хомуты погнуты, а реактивная тяга вообще болтается в переднем кронштейне.

Получается, чем больше узнаешь об автомобилях, тем меньше хочется отвечать на вопрос...

КАКОЙ БЕРЕМ

Конечно, «одиннадцатая» на голову выше, но, сознавая, что ВАЗ-2104 прини-

Зеркальке хорошее – спасибо дилеру.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ВАЗ-2104	ВАЗ-2111
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4115	4285
ширина	1620	1630
высота	1443	1460
Снаряженная масса, кг	1055	1030
Время разгона 0-100 км/ч, с	17,0	14,0
Максимальная скорость, км/ч	143	165
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
загородный цикл	7,0	5,3
городской цикл	9,8	9,1
Двигатель бензиновый		
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	8	
Рабочий объем, см³	1450	1499
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	51,3/69,8	58/78,9
Крутящий момент, Н·м при об/мин	104	116
	3400	3000
Трансмиссия		
Привод	на задние колеса	на передние колеса
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска: сзади	на двойных рычагах зависимая (мост)	типа «Мак-Ферсон» упругая балка
Рулевое управление	ролик-глобоидальный червяк	реечное
Тормоза: передние	с усилителем дисковые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	
Размер шин	175/70R13	185/65R14

мал участие в заведомо неравном бою, позволю себе несколько «ЕСЛИ».

Если при использовании ВАЗ-2111 в качестве развозного автомобиля вам придется по десять раз на дно долбить заднюю дверь, чтобы ее закрыть, когда-нибудь она вас вконец «задолбает».

Если при таком же служебном использовании в обтянутый велюром багажник «одиннадцатой» грузить что пошло, вы замучаетесь с химчисткой.

Если частник, готовый до крыши грузить «сарай» картошкой и помидорами, будет иногда биться просевшим задом о бордюры, ремонтами «десятого» бампера он себя разорит.

И еще одно, последнее «ЕСЛИ». Если производитель автомобиля намерен и впредь думать о потребителе так же нехлестно, как потребитель думает о нем, и так же, как потребитель, жить надеждой на модель из светлого будущего – в это самое будущее он доберется один. Без потребителя. □

Автомобили предоставлены автосалоном «ЛАДА НА ВАРШАВКЕ», тел. 542-43-43.



ОКНА В БУДУЩЕЕ

АНАТОЛИЙ
ФОМИН

Кажется, еще недавно радиоприемник с цифровым тюнером казался последним словом техники. Сегодня так не назвать ни навигационную систему, ни проигрыватель дисков всех возможных форматов, ни многоканальный усилитель для акустической системы объемного звучания.

CE.NET и другие

Сейчас трудно найти человека, который не знал бы, что такое Windows, — скажет оптимист. Попробуйте лучше найти того, кто знает, что такое Windows! — возразит более информированный коллега. Правы оба. Когда система становится стандартом «де-факто», доля специалистов среди миллионов пользователей стремительно уменьшается. И уж вовсе невозможно найти того, кто знал бы все.... А что знаете вы?

Знакомьтесь, Windows Automotive 4.2. Это уже реальная (в смысле коммерческая) программа, созданная на основе операционной системы Windows CE.net 4.2 для встраиваемых компьютеров.

Почему за основу взята именно она? Потому что это система реального времени, с минимальным временем загрузки (менее одной секунды). Любая запущенная программа начинает выполняться не более чем через одну сотую секунды. В числе достоинств — обширные мультимедийные возможности, богатый набор средств коммуникации и надежность передачи информации.

Помимо работы с навигационной и аудиосистемой, Windows Automotive распознает голосовые команды, позво-

ляет проигрывать музыкальные композиции в формате MP3 и WMA, DVD и MPEG4-видео, управлять системами энергосбережения, проверять и зачитывать синтезированным голосом электронную почту, а также выходить в Интернет всеми доступными способами — от GPRS (пакетная передача данных по каналам GSM-телефонии) до Wi-Fi (Высокоскоростной беспроводный доступ). Впрочем, возможности коммуникации ограничены не системой, а действующими в настоящее время сетями и поставщиками услуг. А набор функций — только имеющимися на сегодня программами.

Проверка технического состояния, управление климатом и аудиосистемой, прокладка маршрута — все одновременно. Это многозадачность в действии.



ЗАЧЕМ НУЖНА ОПЕРАЦИОННАЯ СИСТЕМА?

Управление компьютером на уровне системы команд только на первый взгляд просто. На деле оно требует от пользователя досконального знания его внутренних подсистем и внешних устройств.

Операционная система — это программная надстройка над архитектурой компьютера, которая обеспечивает удобный пользовательский интерфейс и предоставляет готовые процедуры управления его компонентами и ресурсами.

В зависимости от установок Windows Automotive 4.2 может работать с любыми программами, или только с сертифицированными «Майкрософт», либо дополнительно еще и одобренными производителем автомобиля. Какой вариант будет сначала — догадаться сами. Вы ведь тоже боитесь синего экрана и сообщения о неустраняемой ошибке?

ЗАГЛЯНЕМ ВПЕРЕД

В последнее время механических новшеств в автомобиле становится все меньше. А вот возможности электроники растут довольно быстро. На смену разрозненным устройствам, выполняющим единственную функцию, приходят универсальные компьютеры, с помощью программ способные быть и проигрывателем, и телевизором, и персональным секретарем. Какие еще функции доверят им в ближайшем будущем? Любые: от «черного ящика» — мечты всех дорожных полицейских и страховых компаний до «политически нейтральных» изменяемых панелей приборов, дизайн которых может придумать сам владетель автомобиля.

Что-нибудь не столь экзотическое? Пожалуйста — программа активного шумоподавления. Слишком просто — давайте добавим модуль, который будет облагораживать звук двигателя, превращая унылый гул задушенного экологами моторчика в победный рев формулы 1. Написать такую программу по силам толковому студенту.... Начинать можно уже сейчас — документация к операци-

онной системе Windows Automotive 4.2 доступна во всемирной сети.

Современным машинам требуется такое количество оборудования, которое необходимо соединить между собой, что без операционной системы уже не обойтись. Только ей под силу заставить работать вместе устройства разных производителей. Почему это важно?

Потому, что развитие автомобильной электроники станет быстрее и дешевле, а добавлять новые устройства специалистам будет легче. Почти так же легко, как обычному пользователю, купить принтер к домашнему компьютеру. Ведь сегодня никому в голову не придет, что они могут оказаться несовместимыми. Таким образом, в автомобильную область включаются сотни новых компаний со своими идеями и разработками. Потребителю останется лишь выбирать по душе и карману.

Будет ли система Windows Automotive так же безраздельно властвовать в автомобильном мире, как Windows в мире персональных компьютеров? Найдутся ли достойные ее конкуренты? Вопросов пока больше, чем ответов. Но, поверьте, пройдет еще два-три года, и не «подключенный к Интернету» автомобиль будет казаться устаревшим, как сегодня машина без центрального замка дверей или с карбюратором. □

Возможно, внутри автомобиль ближайшего будущего будет похож на концептуальный «Вольво-VCC».



ИСТОРИЯ WINDOWS AUTOMOTIVE

1995, август – создано подразделение ABU (Automotive Business Unit), ответственное за разработку программных продуктов для автомобиля.

1998, декабрь – первый автомобильный компьютер Clarion Auto PC с аудио- и навигационными системами, совместно с японской «Кларисон».

2000, октябрь – дебют автомобильного компьютера CAR.NET под управлением операционной системы Windows CE for Automotive 3.0.

2001, декабрь – Windows CE for Automotive 3.5. Улучшены графика, распознавание речевых команд, доступ в Интернет, уменьшено время загрузки.

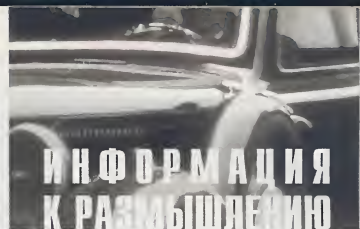
2002, март – дебют операционной системы в составе I-Drive BMB-745i.

2002, апрель – «Вольво» устанавливает навигационные системы под управлением Windows CE for Automotive на модели S60, S80 и V70.

2002, июль – «Ситроен», «Мицубиси», «Субару» и «Тойота» начали использовать Windows CE for Automotive.

2002, октябрь – Windows CE for Automotive переименована в Windows Automotive.

2003, март – новая версия программы Windows Automotive 4.2.



ЮСТАС – АЛЕКСУ

... из источников, заслуживающих доверия, получена информация о рекомендованных розничных ценах на продукцию фирмы HANSE Germany.

... всего более 2000 наименований деталей подвески и рулевого управления на автомобилях Европейских и Японских автопроизводителей ...

AUDI A4; A6; VW Passat с 1997 г.

• Комплект рычагов (8 шт.) – от 10540 р.

• Чехлы защитные на ШРУС, стойку амортизатора, рулевую рейку – от 80 р.

• Опора шаровая – от 210 р.

• Телера стабилизатора – от 525 р.



FORD Escort; Fiesta; Sierra; Scorpio

• Чехлы защитные на ШРУС – от 80 р.



TOYOTA

• Сайлентблок рычага, задний Carina E, Carina FF, Caldina – от 150 р.

• Сайлентблоки «плавающие» Camry/Vista SV40; Cresta, Mark 2, кузов GX 90; GX 100 – от 499 р.



LADA

• Шаровая опора верхняя 2101; 2121 – от 180 р.

• Чехлы защитные на ШРУС + 2 хомута 2108, 2110 – от 60 р.



ЦЕНЫ ОПТ т. (812) 325-22-63, 325-22-64

ПОСЛЕДНИЙ ШАНС «МОСКВИЧА»?

ОЛГА ГОРДЕЕВА

Некогда известный завод «Москвич» мог бы сейчас в год делать 100–120 тысяч автомобилей четырех-пяти моделей, если бы его не повели по неверной дороге. Вместо этого у него на балансе около 90 га загрязненной земли на юго-востоке столицы, неработающие цеха без света, тепла и воды, 250 охранников и около 30 млрд. рублей долга. Таков итог многолетних попыток построить «государственный бизнес» на отдельно взятом предприятии. Увидят ли когда-нибудь свет новые автомобили от бывшего АЗЛК, мы попытались выяснить у Александра Комарова, назначенного внешним управляющим ОАО «Москвич».

— Александр Георгиевич, «Москвич» — банкрот. Звучит прямо-таки устрашающе...

— Термин, конечно, не из приятных. У завода огромные долги, поэтому с 18 июня прошлого года на АЗЛК

введено так называемое внешнее управление. К тому времени производство уже полтора года простаивало и государство, как основной его собственник, решило, наконец, разобраться в этом. Меня назначили временным управляющим. С помощью руководства завода мы долж-

ны были определить полный список кредиторов, выяснить, кому, сколько и за что должен «Москвич». Плюс к тому сделать финансовый анализ нынешнего положения предприятия, подготовить и провести первое собрание кредиторов. Ну и, конечно, обеспечить сохран-

ность имущества завода. Все эти процедуры, предписанные законом, мы осуществили. Судьбу завода решало собрание кредиторов.

— Какие же были варианты?

— Из подобных ситуаций можно искать выход разными путями. Например: на завод приходит инвестор и расплачивается с кредиторами или кредитор и должник находят обоюдное решение, чтобы заключить мировое соглашение (прежнее руководство завода рассчитывало именно на это). Но приняв решение ввести внешнее управление, что и было сделано 28 января нынешнего года постановлением арбитражного суда. А это значит, что бывшая администрация «Москвича» отстранена, долги завода заморожены (на них не начисляются пени и штрафы), а руководство заводом возложено на внешнего управляющего.

— Вот вы пришли на завод. Шока не было?

— А как же! Представьте: ни света, ни тепла. Простите, туалеты не работают. На заводе числится около 2000 сотрудников, из которых 600 ежедневно выходят на работу. Вот только что они делают? Пришлось оставить 250 — охрану и бухгалтерию, она проводит инвентаризацию.

— Как же АЗЛК докатился до жизни такой?

— Мне представляется, основная причина — неграмотный менеджмент. «Москвич» постоянно работал в убыток, даже в лучшие годы рентабельность была на нуле. Вот вам государственная собственность. Последнее руководство завода, которое продолжалось на нем семь лет, бесспорно начинало в непростых условиях, но зачем АЗЛК нужно было лезть в представительский класс?! «Москвич» — по сути, народный автомобиль и занимались бы им, совершенствовали. Так нет, начали выпуск разных «нянжей»...

— Откуда же все-таки такие долги?



Когда-то А.Комаров учился управлять автомобилем «Москвич». Мог ли он представить, что через 25 лет ему придется «рулить» в ОАО «Москвич».



— Часть денег должны энергетикам (около 700 млн. рублей), часть — это пени и штрафы (5,4 млрд.), еще задолженности перед сотрудниками — где-то 110 млн. рублей (недавно около 40 млн. удалось погасить). Но основных 18,8 млрд. — кредит, который взяли еще во времена СССР на организацию производства двигателей для «Москвича». Он до сих пор висит на заводе. Кстати, часть закупленного тогда оборудования ушла по валютному контракту в другие города. Мы сейчас пытаемся найти концы и востребовать деньги с тех, кто его получил. Заводу должны еще и некоторые поставщики. Если сам «Моск-

вич» задолжал 29 млрд. рублей, то минимум 3,5 млрд. должны ему.

— Так что же делать? Не проще ли сравнять завод с землей, продать громадные площади — пусть построят что-нибудь новое, не обязательно автомобильное?

— Для того и введено внешнее управление, чтобы искать любой шанс для восстановления работоспособности и платежеспособности предприятия. Но перед тем как выбирать крайние меры, нужно знать перспективу. Мы должны провести инвентаризацию и ревизию всего оборудования. Пока это затруднительно: чтобы определить,

в каком состоянии оборудование, нужно его запустить. Работает оно при минимальной температуре +10°, а завод три зимы стоял без тепла. Значит, сначала нужно на постоянной основе обеспечить его тепло- и электроэнергией, а также водой. Но это деньги — где-то 15 млн. рублей. В прошлом году был визуальный технический аудит. Пришли специалисты, ползали у конвейеров с фонариком. Много ли так выяснишь? — Замкнутый круг?

— Мы пытаемся из него выйти. Выбываем долги — будем бороться за каждую копейку, освобождаемся от непрофильных активов — передаем городу поликлинику, Дворец культуры, пионерский лагерь и другие объекты, которые заводу в тягость. Еще начинаем сдавать в аренду производственные и офисные площади. Почему этого не делало прежнее руководство — непонятно. И, конечно, прекращаем воровство, о масштабах которого лучше не говорить.

— Когда же решится судьба «Москвича»?

— По закону, в течение 18 месяцев мы должны определить, что делать дальше. Не скрою, внешнее управление — процедура крайне сложная. Ее выбирают очень редко — примерно 1% от инициируемых дел, да и успешный исход тоже только в 1% случаев (в стране известно около 15 таких процедур). Возможно, срок управления потом про-

длит еще на шесть месяцев — для такого дела полтора года — ничто.

Вообще варианты есть, но много, повторю, решит ревизия оборудования. Сейчас мы думаем над тем, как выделить на заводе комплекс для выпуска запчастей к «москвичам». В стране еще огромное количество автомобилей, вышедших когда-то с АЗЛК, — только в столице «прописано» около 300 тысяч. Капот, например, на рынке сейчас дороже, чем для многих иномарок. Почему бы на заводе не организовать его выпуск? О возможности же создания полного комплекса производства автомобилей пока что сказать ничего нельзя.

— А можно ли ожидать прихода инвестора?

— Лично ко мне конкретных предложений пока не поступало, хотя разговоры были. О том, например, что в качестве инвестора хочет выступить московское правительство. Ну а кого оно привлечет в качестве партнера... Балансовая стоимость завода сейчас оценивается в 4–4,5 млрд. рублей. Это уже кое-что.

— Допустим, все в вашей власти. Что бы вы сделали?

— Перенес бы на одну производственную площадку оба московских автозавода. Скажем, на площадях ЗИЛА разместил и «Москвич». Это позволит значительно сэкономить ресурсы, время и деньги. Насколько это реально — сказать пока не могу. □

ВЭЛВ УСЛОВИЯ СУПЕР-АКЦИИ!

ВАМ НЕОБХОДИМО:

- 1 КУПИТЬ любой баллон с бумажной этикеткой торговой марки «ВЭЛВ».
- 2 ОТОРВАТЬ любой кусок этикетки (не менее 1 см²) и приклеить по адресу: 192102, г. Санкт-Петербург, а/я 108 с пометкой: **СУПЕР-АКЦИЯ**. Не забудьте указать обратный адрес, контактное лицо и телефон.
- 3 ЖДАТЬ розыгрыша, который состоится 26 ноября 2004 года.

ПРАВИЛА СУПЕР-АКЦИИ

- 1 От одного баллона можно оторвать только один кусок этикетки (баллоны с многочисленными отрывками будут являться недействительными)
- 2 Необходимо сохранить баллон до конца **СУПЕР-АКЦИИ**, так как он будет являться ваучером для вручения приза.
- 3 Предъявленный баллон и приписанный к нам кусочек этикетки должны совпадать.
- 4 В **СУПЕР-АКЦИИ** не могут принимать участие лица, не достигшие 18 лет.
- 5 Приз не выплачивается в денежном эквиваленте.
- 6 Результаты розыгрыша в газете «Аргументы и Факты» — вторая неделя декабря.

РОЗЫГРЫШ
26 НОЯБРЯ!



**НАБОР АЭРОЗОЛЕЙ
ВЭЛВ — 800 ШТ.**



**МУЗЫКАЛЬНЫЙ
ЦЕНТР 65 100 ШТ.**



**ГЛАВНЫЙ ПРИЗ:
ШЕВРОЛЕ — НИВА!**



ТЕЛЕВИЗОР 65 29" — 5 ШТ.

На правах рекламы

КОГДА ЖЕ ПОМОЛОДЕЕМ?

ОЛГА ГОРДЕЕВА

В прошлом номере мы познакомили читателей со статистикой парка легковых автомобилей в России. За год он заметно (почти на 7%) вырос, но совсем не помолодел: 50% машин – ветераны 1993 года рождения и старше. Произошли изменения и в статистике парка автобусов и грузовых автомобилей.

АВТОБУСЫ

Первого января 2004 года на учете ГИБДД состояло 730 тысяч автобусов – 11,1% всего автопарка страны. Парк здесь тоже несколько увеличился и, что стоит отметить, стал чуть-чуть моложе. Общественному транспорту в России отводится огромная роль, он – насыщенная необходимостью (в США, например, его вообще нет). Однако последние годы число больших автобусов в городах неуклонно сокращается и многие маршруты становятся вотчиной малышей – «газелей» и «плизиков».

Парк больших и средних городских автобусов отечественного производства быстро стареет. Большая часть его – КАВЗы. За год число уменьшилось на 4,6%. Из строя выбывают и древние ЛиАЗ-677 (-7,2%) – на смену им приходит все больше литовских автобусов новых моделей (+11,6%). Немного сократилось и число украинских ЛАЗов (-2%).

ПАРК АВТОБУСОВ В 2003 ГОДУ



За год парк вырос на 3,8%, в основном как раз благодаря новым пассажирским «газелям» (машин семейства ГАЗ-3221 стало больше почти на 38%) и «соболям» (+21,4%). Сейчас на российских дорогах уже около 115 тысяч таких микроавтобусов. Почти не уступают им по численности и автобусы малого класса ПАЗ-3205 (прибавка за год 5,5%). Пассажирских «бычков» ЗИЛ-3250 пока немного, но и они постепенно обретают популярность (+16,5%). А вот количество ульяновских «буханок», предназначенных для перевозки людей, снизилось (-5,2%). Завод уже прекратил их выпуск.

Четвертую часть парка ныне составляют иномарки, причем в 2002 году среди них праворульным был каждый десятый автобус, а в 2003-м – каждый одиннадцатый (-8%). Общее число импортных машин снизилось на 1,5%, а вот новых иномарок российской сборки («икарусы», «скании») возросло на 38%.

Если говорить о возрасте наших перевозчиков, то он весьма преклонен: 45% автобусов находится в эксплуатации свыше 10 лет, хотя за год парк немного помолодел – за счет перераспределения в младшей и средней нишах. Автобусов моложе пяти лет уже 24% (против прошлогодних 22,6%), а вот от 5 до 10 лет – 30,4% (ранее 32,1%).

ГРУЗОВИКИ

Сократившийся в предыдущие 10 лет парк грузовых автомобилей ныне чуть-чуть прибавил (+0,9%), но при этом и обветшал. В январе он насчитывал 4 667 668 машин, значительная часть которых с маркой ГАЗ. Нижегородские легкие грузовики наряду с праворульными подержанными иномарками и дали основную прибавку парку. Кстати, его динамика свидетельствует о том, что мелкий и средний бизнес в России идет в гору. От морально устаревших средне- и крупнотоннажных отечественных машин покупатель постепенно отказывается. А вот последние модели КамАЗа пользуются спросом.

Заметную роль в росте грузового автопарка сыграли иномарки, которых в стране уже свыше 560 тысяч (+13,6%). Не обошлось без увеличения числа праворульных – их больше 30 тысяч (+13,6%), хотя в общем объеме парка грузовиков это капля в море (2%). Сегодня легкие и средние грузовики у перевозчиков в основном отечественные, а седельные тягачи и автопоезда – импортные («скании», «вольво», ИВЕКО). Именно их, подержанных, по большей части и везут в Россию. Число же весьма популярных ранее МАЗов и КраЗов за год сократилось в среднем на 4%. Богатеем...

Как бы хорошо ни раскупались новые российские легкие грузовики, парк стареет: 57,3% машин служат дольше 10 лет (в 2002 году этот показатель был на 1% ниже). Так скоро и песок посыплется... Лишь бы не грузы! Меньше 5 лет нарабатывали только 14,2% грузовиков (против почти 15% годом раньше), автомобилей среднего возраста (5–10 лет) числится 28,5%.



ПАРК ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2003 ГОДУ



За год в стране намного выросло число «газелей» (+11,3%), «соболей» (+25,7%) и «бычков» (+11,6%). Среднетоннажники сдали позиции: уменьшилось количество ГАЗ-52 и 53 (на 5,7%), модификаций ГАЗ-3307 (-3,2%) и ГАЗ-66 (-2,2%), а также старых ЗИЛов (в среднем на 6,5%). Большегрузных машин российского производства в общем убавилось – «уралов» осталось почти столько же (+0,9%), а рост числа КамАЗов последних моделей (в среднем +21,2%) не перекрыл сокращение старых (их выбыло больше 23 тысяч).

Что же в итоге? Строго говоря, наш грузовоз парк пока еще в прошлом и более приспособлен к требованиям эпохи гигантских строек, чем к реальным запросам сегодняшнего дня. Благо постепенно положение меняется, и ныне парк грузовиков олицетворяет не гигантский карьерный самосвал, а скромная «рабочая лошадка» индивидуального предпринимателя – «Газель». Она же сегодня несет основную нагрузку в массовых пассажирских перевозках.

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

Вседорожник «**КИА-СПОРТИДЖ**» представляет заместитель генерально-го директора – коммерческий директор ЗАО «АвтоТОР» Александр Новиков.



Самая популярная комплектация «Спортиджа» – с двигателем объемом 2 л (128 л. с.), механической коробкой передач, гидроусилителем, кондиционером, передними и задними электростеклоподъемниками, электроприводом зеркал с подогревом, аудиоподготовкой, литыми дисками и релингами на крыше. Цена такого автомобиля – 488 225 руб.

Наибольшим спросом пользуются машины серебристого и бежевого цветов. Помимо прочего, одна из причин роста продаж «КИА-Спортидж» – снижение процентных ставок по кредитам; более 30% наших покупателей выбрали кредитную форму оплаты. «Спортидж» – автомобиль для людей с активным образом жизни: 75% покупателей – мужчины.

В КАЛИНИНГРАДЕ – 5-Я СЕРИЯ

Калининградский завод компании «АвтоТОР» приступил к выпуску автомобилей БМВ 5-й серии. Предварительно под руководством 15 немецких специалистов здесь была собрана пилотная партия из девяти машин. Кроме того, группа калининградцев несколько месяцев стажировалась на заводе БМВ в Германии. Кстати, «АвтоТОР» стал первым зарубежным предприятием, где развернута сборка автомобилей БМВ этой модели. Всего планируется собирать в год до 1600 новых

«пятерок». Это будут версии БМВ-525i с механическими и автоматическими коробками в комплектациях Business и Lхuxury, а также БМВ-530i с «автоматом» (Dynamic и Lхuxury). Стоимость – от 44,9 до 64,9 тыс. евро.



КУБОК ВРУЧЕН «НЕЗАВИСИМОСТИ»

Лучшим дилером «Вольво» по итогам 2003 года в России названа компания «Независимость», где было продано свыше тысячи автомобилей. Диш Папке, генеральный директор Volvo

Car Russia, по этому случаю торжественно вручил компании кубок и диплом. Прошедший год был насыщен важными для компании событиями. Например, осенью открылся ее новый торгово-сервисный центр. Он отвечает последним корпоративным стандартам бренда.

СЮРПРИЗЫ «АВТОПЛАНЕТЫ»

В марте все покупатели машин в столичном салоне «Автопланета» получили сертификат на бесплатное посещение спортивно-оздоровительных клубов системы «Планета Фитнесс», а клиенты сервисного центра – купон на 15% скидки при покупке годового абонемента. Член же клубов «Планета Фитнесс» могли бесплатно продиагностировать



свои «шкоды», «рено» или «ниссаны» в «Автопланете», получить скидку на обслуживание и запчасти, а еще подарок при покупке автомобиля. Руководители дилерского центра говорят, что это далеко не последний приятный сюрприз этого года.

МИНУС 4 РУБЛЯ

«Ю. С. Имлекс-Авто», официальный дилер «Форд мотор компании» в Москве (он, кстати, первым в России представил недавно модель Ford Fusion), объявил о своей новой программе. В течение нынешней весны покупатели автомобилей «Форд» оплачивают автомобиль в евро по курсу Центрального банка РФ на данный день минус 4 рубля. Это сэкономит более 11% стоимости автомобиля. А каждый покупатель «Форда-Фокуса» к тому же может приобрести один из двух пакетов дополнительных опций по специальной цене: «Комфорт» (автоматизированная ICE 6000 + охранная система с датчиками защиты по объему и периметру) – за 470 евро (вместо 700) или «Комфорт+» (15-дюймовые легкосплавные колесные диски + автоматизированная ICE 6000 + охранная система) – за 670 евро (вместо 1200). Жители Москвы и Санкт-Петербурга по-прежнему могут покупать «Форд-Фокус» в кредит под 4,9% годовых.



В РЕЖИМЕ «7 – 24»

С весны этого года крупнейший дилер «Ауди» в Европе «Авто-СпецЦентр Ауди на Таганке» начал работать по схеме «7 – 24». Иными словами, все услуги, предостав-

ляемые компанией, доступны теперь для клиентов в любое время суток во все дни недели. Такой режим продиктован условиями жизни в огромном мегаполисе, когда зачастую у людей на многое просто не остается времени. Отныне клиенты компании получили возможность не только отремонтировать, но и купить автомобили и запасные части в любое устраивающее их время. В режиме «7 – 24» доступны и все дополнительные услуги – сделки по схеме trade-in, страхование, кредитные программы и т. д.

ПЯТЫЙ У «СИТРОЕН-ЦЕНТРА»

В конце марта на западе столицы, на улице Осенняя, открылся новый, уже пятый автосалон компании «Ситроен-Центр Москва». Всем покупателям предоставляются здесь трехлетняя га-

рантия на автомобиль, специальные программы для корпоративных клиентов, кредитование, trade-in, эксклюзивный тонинг по заказу и т. д. При таких условиях планы компании реализовать в этом году 1100 «ситроенов» кажутся достижимыми.

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«ДЭУ-МАТИЗ» (лидер в А-классе) представляет генеральный директор ООО «Уз-Дэу Автосервис» Александр Гнездох.

Наиболее популярные у нас комплектации автомобилей – базовые (они же самые дешевые). Но это в значительной мере условно, поскольку быстро «уходят» все поступающие в продажу автомобили. Мы принимаем заказы с задатком на предстоящие поставки; ожидание – от 10 до 30 дней. После этого клиент вправе выбрать нужные ему цвет и комплектацию.

Цена простой комплектации – \$6200. Самый востребованный цвет – серебристый металл, затем остальные металлы.

В массе своей клиенты платят наличными, причем готовы на задатки до

50% стоимости машины. Мы работаем с пятью банками, в кредит автомобили приобретают все больше покупателей, в том числе по экспресс-схеме с оформлением покупки в течение дня. В прошлом году за месяц в кредит приобретали два-пять автомобилей, в марте 2004-го – каждый десятый.

«Матиз» – автомобиль городской, и покупают его в первую очередь горожане. Своей современной и симпатичной внешностью он привлекает внимание многих женщин, но и мужчины, даже предпочитающие агрессивный и динамичный стиль вождения, тоже оценили его достоинства.



ЗАМЕНИ ИЗНОШЕННЫЙ ДИСК!



ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ «АВТОРЕАЛ» – РЕАЛЬНАЯ ЗАБОТА О ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ!

Тормозные диски требуют периодической замены.

Древнегреческий скульптор Мирон предсказал это еще в V веке до н.э. Однако точные величины предельно допустимой толщины диска стали известны только сейчас.

Известный российский производитель тормозных дисков ПО «Автореал» предупреждает о необходимости замены изношенного диска, если толщина его достигла на автомобилях:

ВАЗ 2101-2107 – 9,0 мм
ВАЗ 2108-21099 – 10,8 мм
ВАЗ 2121-21213 – 10,8 мм
ВАЗ 1111 «Ока» – 8,0 мм
ВАЗ 2110-2112 – 18,0 мм



АВТОРЕАЛ

ПО «Автореал» 456300, Россия, Челябинская обл., г. Миасс, а/я 6
тел./факс: (35135) 4-24-40, 9-84-25
e-mail: info@avto-real.ru;
avto_real@miass.ru
www.avto-real.ru



А ПО ВЕСНЕ ОНИ ДОРОЖЕ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

НАШИ

Обычное весеннее повышение цен в этом году началось еще зимой: «розница» на автомобили «Лада» уже в конце февраля подскочила на 2,9% (обычно подобное случается позже), а в марте последовало очередное повышение заводских опусковых цен — на 1,9%. Итог первых трех месяцев: рост цен на вазовские модели составил 3–5%. В марте-апреле средневзвешенные цены на «классику» в Тольятти достигли уровня 114 тыс. руб., а в Москве уже перешагнули отметку 125 тысяч. Несколько меньше подорожали модели семейств «Самара» и «Самара-2»: в Тольятти — 177 тыс. руб., в Москве — 185 тысяч.

В середине марта минимальная розничная стоимость автомобилей «десятого» семейства перешагнула психологическую отметку — 200 тыс. руб. (7000 долл.). Тогда, правда, еще можно было найти «десятку» и дешевле, но только выпуска конца 2003 года. К апрелю все дешевые «лады» распродали, и теперь в Тольятти стоимость восьмиклапанных седанов ВАЗ-21102 и универсала начинается с отметки 202 тыс. руб., а хэтчбека ВАЗ-2112 — с 205 тысяч. В среднем же ВАЗ-21102 обойдется в 209 тыс. руб., ВАЗ-

2111 — 212 тыс. руб., ВАЗ-2112 — 210 тыс. руб. Верхняя граница «десяток» достигает уровня 240–250 тыс. (за эту сумму предлагают машины с кондиционером, ЭВР и т.д.). Рост цен всего за месяц составил здесь 2,5% (больше 5 тыс. руб.)!

Аналитики прогнозируют дальнейшее повышение розничных цен на «лады» вплоть до конца мая. Что поделяет: сезонное повышение спроса, когда все дилеры гоняются за максимальной прибылью. Ожидать, что цены остановятся, можно только к началу лета.

Не отстали и другие производители. За первый квартал в среднем на 5 тыс. руб. подорожали и автомобили из Ижевска. С апреля завод должен полностью перейти на выпуск продукции, удовлетворяющей нормам токсичности Евро II. Автомобили комплектуются двигателями ВАЗ-21067 объемом 1,6 л с системой впрыска топлива и каталитическим нейтрализатором, так что ожидается, что «оды» и «каблучки» сразу станут дороже примерно на 6% (9–14 тыс. руб.).

В салонах дилеров сейчас можно найти как новую

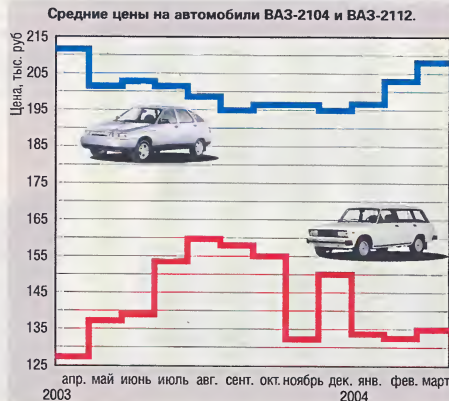
«Волгу» ГАЗ-31105 (в среднем за хорошо укомплектованную просят 210 тыс. руб.), так и карбюраторную «десятку» (примерно за 180 тыс. руб.), но время «старушки» подходит к концу.

С развитием автокредитования даже малообеспеченные семьи могут позволить себе «Оку». Средневзвешенная ее цена в Тольятти — 79 тыс. руб., в Москве — 82 тысячи. В продаже появилась и модель с мотором МеМЗ-245 (1,1 л, 45 л.с.) камазовской сборки; она дороже «базовой» на 300 долл. (от 90 тыс. руб.). Ожидается вскоре вариант с современным инжекторным двигателем МеМЗ-307 (1,3 л, 64 л.с.), но вряд ли на него будет большой спрос — цена где-то около 120 тыс. руб.

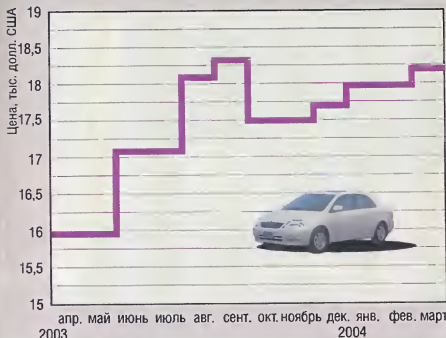
По подсчетам специалистов, продажи российских автомобилей в первом квартале 2004 года превысят прошлогодние на 20%. Исходя из того, что, во-первых, растут доходы населения, а, во-вторых, на авторынок выходит все больше банков, значительно увеличивающих продажи в кредит. По разным оценкам, сегодня через них продается 20–30% автомобилей (год назад — не более 15%). Снижаются ставки по рублевым кредитам — с 22–24% годовых в прошлом году до 18–20% в нынешнем. Ряд банков предлагает 14–16%. Наибольшим спросом у покупателей в кредит пользуются дорогие комплектации вазовских «десяток» и автомобили семейства «Самара-2».

ИНОСТРАНЦЫ

Конец прошлого года и начало нынешнего отмечены массовым бегством «иностранцев» от евро снова к доллару. В марте российское представительство «Фольксвагена», как мы уже сообщали, объявило о переводе цен из евро в доллары по фиксированному курсу 1,15. Этим по существу был признан просчет в ценовой политике на российском рынке. При нынешнем курсе 1,22



Средние цены на автомобиль «Тойота-Королла» (седан, 1,6 л)



доллара за евро это приведет к небольшому (примерно на 2%) снижению цен.

Следом за «старшим братом» в «долларовую зону» вернулась и чешская «Шкода» — для нее прошлый год стал просто провальным по продажам. Но вряд ли в нынешней ситуации стоит рассчитывать на заметное увеличение спроса: даже теперь хэтчбек «Фабия» в базовой комплектации стоит весьма дорого — 11,5 тыс. долл. (до этого — 9450 евро, или 11,7 тыс. долл.).

Не наблюдалось повышения спроса и на седаны «Рено-Символ», хотя в течение весны на них действовала скидка в 1000 евро: цена «голого» автомобиля (из опций — один гидроусилитель руля) все равно зашкаливает за 10 тыс. долл. В то же время по-прежнему сохраняется высокий спрос на хэтчбек «Форд-Фокус» в самой доступной комплектации Ambiente с восьмилитровым двигателем 1,6 л (13 100 долл.) — ожидание машины может затянуться на месяц-два. А вот седан в той же комплектации (он дороже на 500 долл.) присутствует в салонах. Есть очередь и на другие популярные автомобили — «КИА-Рио», «Хёнда-Акцент», «Хёнда-Гетти», «Тойота-Королла», «Мицубиси-Лансер» (особенно в недорогих комплек-

тах). К сожалению, цены и на них вслед за спросом потихоньку растут. Ныне в категории до 10 тыс. долл. остались практически три иномарки: узбекско-корейские «Дэу-Матиз» и «Дэу-Нексия» и «Шевроле-Нива» из Тольятти. Последняя, несмотря на рекламную кампанию, скидки, подарки и фиксированные цены в рублях, продается хуже, чем рассчитывали владельцы и руководители СП. Даже годовой план был скорректирован в сторону сокращения. Ставку сегодня делают на повышение качества, гамму новых цветов (светло-бежевый, темно-синий и темно-серый) и выпуск вседорожника с импортным силовым агрегатом. Ждать осталось совсем немного — до лета.

Недавно наши автопроизводители снова начали активно лоббировать в правительстве повышение таможенных пошлин на новые иномарки с 25 до 35%. Если это случится, в рознице цена автомобилей вырастет уже на 20%. Это необходимая мера, и она приведет к притоку новых инвестиций в страну, уверяют авторы проекта. Не знаем, как с инвестициями, но к одному это приведет точно: новому витку цен на все автомобили — импортные и отечественные, новые и подержанные. Проходили, знаем. □

Automotive Components

Мы не копируем,
мы делаем лучше!



Тормозные диски FENOX

Качественное немецкое литье и высокоточная обработка обеспечивают превосходные характеристики тормозных дисков FENOX:

- более продолжительный срок службы тормозных дисков
- максимально плавное торможение
- быстрое рассеивание тепла во время торможения
- высокую коррозионностойкость дисков
- медленный износ тормозных колодок
- снижение образование тормозной пыли
- быстрое высвобождение газов от тормозной колодки
- быстрая приработка тормозных колодок

Компания FENOX производит тормозные диски для большинства европейских автомобилей на высокоточных и скоростных автоматических линиях немецкого производства, способных выпускать более 150 изделий в час. Выполнив в автоматическом режиме полный цикл от обработки заготовки до мойки и консервации готового изделия. Уникальная система активного контроля обеспечивает абсолютно точную и качественную обработку деталей на каждом этапе и гарантирует идеальную балансировку.

Тормозные диски FENOX изготавливаются из литого соответствующего самым строгим требованиям к материалу и только от сертифицированных немецких поставщиков. Дополнением для обеспечения гарантированного качества продукции, в технологическую цепочку производства включена ультразвуковая система контроля однородности металла, способная выявлять внутренние дефекты литых заготовок и не пропускать их в производство.

Компания FENOX производит более 5000 наименований узлов и компонентов для большинства автомобилей: MERCEDES, AUDI, BMW, FORD, OPEL, RENAULT, FIAT, TOYOTA, MAZDA, NISSAN, HONDA и т.д., в том числе и для российских LADA, VAZ, VAZ.



«ТАВРИЯ» ВЕРНУЛАСЬ. И ПРИВЕЛА «СЛАВУТУ»

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Она прибыла с Украины в 1989-м, быстро обрела поклонников и исчезла лет пять спустя, напоследок разочаровав многих... Речь не о ветреной девице, а о «Таврии». С 1992 года ЗАЗ стал «незалежним» от российских комплектующих и выпускал ее «со слезами на глазах». А потом вообще впал в спячку и никогда бы не очнулся, если бы не инвестор в лице «Дэу».

На корейские деньги поставили на конвейер «Таврию-Нову» с тремя сотнями изменений (ЗР, 1998, № 8) и псевдоседан ЗАЗ-1103 «Славу́та» (завод предпочитает называть его лифтбеком). Сорок процентов этих машин собирались экспортировать в Россию, но помешал обвал цен из-за дефолта. В итоге обе модели и пикап на базе «Славу́ты» стали доступны россиянам только теперь.

«География» дистрибуторов ЗАЗа выглядит для начала неплохо: Москва, Санкт-Петербург, Тамбов, Нижний Новгород, Екатеринбург, Краснодар. В конце прошлого года россияне уже купили 1234 автомобиля! Не так уж мало, если учесть, что впереди был мертвый осенне-зимний сезон. На выбор две комплектации кузова — «люкс» или «стандарт» и три двигателя — карбюраторные (1,2 и 1,3 л) и 1,3-литровый с распределенным впрыском. Если у ди-



Варианты двигателей: карбюраторный и впрысковый.

лера нет машины в нужной комплектации, завод обязуется поставить ее в течение 30 дней. Диапазон цен — от 95 до 110 тыс. рублей за «Таврию-Нову» и от 105 до 150 тыс. за «Славу́ту».

Какие шансы у ЗАЗа на вазовском поле? Не собрался ли он, согласно старинной поговорке, в Тулу со своим самоваром? В поисках ответа мы проехали от Москвы до... Тулы, попутно заглядывая к дилерам. Но сперва посетили дистрибутора по Центральному федеральному округу — «АСМ-Интертрейде».

Здесь верят в успех нынешних запорожских автомобилей: совсем иное качество комплектующих, сборки и окраски, чем у «докорейских». Заводская система качества получила международ-

ный сертификат ISO 9001. Недаром «Опель» доверил запорожцам мелкоузловую сборку своей «Астры» (кстати, красят ее на той же линии, что и «Таврию» со «Славу́той»). Лучшие свойства «таврийского» семейства: маневренность, экономичность и высокая для своего класса грузоподъемность — все больше в цене. Обидно, что после развала Союза завод работал по принципу «лишь бы машина выехала за ворота» — репутация «Таврии» очень сильно от этого пострадала.

Все правильно говорит дистрибутор, но при этом, похоже, надеется, что репутация ЗАЗов восстановится сама собой. Или усилиями дилеров, которых у него дюжина в восьми областях. Во вся-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«ТАВРИЯ-НОВА» 110207 110217 110218 110218-40

Кузов	трехдверный хэтчбек			
Двигатель	карбюраторный		впрысковый	

Рабочий объем, см ³	1200	1200	1300	1300
Мощность, кВт/л. с.	42,7/ 58	42,7/ 58	46,3/ 63	48,5/ 66
Расход топлива, л/100 км:				
при 90 км/ч	5,5	5,5	5,6	5,4
при 120 км/ч	7,4	7,4	7,5	7,5
городской цикл	7,4	7,4	7,9	7,5

«СЛАВУГА»	110307-12	110307-01	110308-01	110308-40
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Кузов	лифтбек			
Двигатель	карбюраторный		впрысковый	

Рабочий объем, см ³	1200	1200	1300	1300
Мощность, кВт/л. с.	42,7/ 58	42,7/ 58	46,3/ 63	48,5/ 66
Расход топлива, л/100 км:				
при 90 км/ч	5,6	5,6	5,8	5,6
при 120 км/ч	7,5	7,5	7,6	7,7
городской цикл	8,6	8,6	8,4	8,0



Размер багажника впечатляет.

ком случае, в рекламную кампанию что-то никто вкладывать не собирается.

ЕДЕМ К ДИЛЕРАМ

Первый визит – в торговый дом «Авто-мобили» (Москва, Южный порт). Находим «Славу» в полутемном углу на 4-м этаже. Стоит, как в гараже – ни цены тебе, ни технических характеристик. Все чисто по-советски: покупателю надо – сам спросит!

– Куда обращаться по гарантии? – спрашиваем менеджера.

– Есть у нас СТО, – отвечает он уклончиво. И неспроста: завод дает дилерам скидку \$50 на гарантийный ремонт в течение года, но не все используют ее по назначению. Короче, покупатель, если что, должен платить из своего кармана.

– А где запчасти брать?

– Да здесь же, в Южном порту на рынке!

Пройдя по рынку, мы убедились: это действительно не проблема. Очень многие запчасти в наличии, а отсутствующие оперативно доставят с Украины. Достать их можно и через дистрибьютора, но это чревато таможенной волокитой, без которой ребята с рынка как-то обходятся...

Интересно, что даже при столь «пофигистском» отношении дилера за пять осенне-зимних месяцев продано около 50 машин. Покупают, в основном, уже имевшие «Таврию» и знающие ее достоинства. По словам менеджера, с рекламацией не обратился пока никто.

Подмосковье, город Чехов, автосалон «Чехов-Лада». Здесь светло и нарядно – не то что у предыдущего дилера. «Славу» (серебристый металлик) стоит на видном месте.

– Красиво смотрится! Что за машина? – интересуется посетитель из местных.

Не будь тут нас, вопрос повис бы в воздухе. Ни таблички с информацией, ни прайс-листа. Указана лишь цена ус-

тановки дополнительного оборудования. Но какого именно? Менеджер в зале не знает: «Я здесь работаю первый день. Спросите у охраны». Охрана смеется. Едем дальше, недоумевая: что же это за торговцы у нас такие, которым продажа «по барабану»? Невольно вспоминается Америка, где дилер вписывается мертвой хваткой в каждого, кто бросил взгляд на его товар...

К счастью, и в России есть профессионалы торговли. В тульском автоцентре «МиК» все так, как надо. Директор Игорь Морозов и продавцы с удовольствием рассказывают о «Славу». Туляки предпочитают модификацию с 1,2-литровым карбюраторным двигателем, более дешевой и привычным. А что впрысковый выполняет нормы Евро II по токсичности, отечественного покупателя, тем более в провинции, пока мало волнует...

– Заказали следующий автовоз, – говорит Морозов. – Рекламации? За полгода не было ничего существенного. По статистике ЗАЗа, годовой гарантийный ремонт «славу» и «таври» обходится в среднем в 17 долларов. Мы удивились, что так мало. Теперь верим. Единственное, что пока делали, – меняли свечи зажигания. Своим покупателям советуем сразу ставить «Бриск» вместо дешевых ДВРМ-17.

А что думают автолюбители? В тематических форумах в Интернете мы обнаружили интересную закономерность: «Славу» хвалят те, кто ездит на ней, и ругают те, кто никогда не ездил. Владельцы дружно отмечают: машина стоит своих денег. Приведу лишь характерный отзыв автолюбителя, проехавшего больше других: «140 000 км на спидометре и никаких проблем – при том, что я охотник и рыбак... Запчасти стоят копейки. Две души у меня «Опель-Омега», а для работы и приключений «Славу» в самый раз».

На правах рекламы

"ЛЕКАР" ПОЛИРЕМ — пластичная хирургия

www.autolekar.ru
(095) 746-1321, 795-2120

ПРОДАВЕЦ ВОЗДУХА – НИТЕВОЙ ИЛИ ПЛЕНОЧНЫЙ?

МИХАИЛ ПИТЕРСКИЙ

Датчик массового расхода воздуха (ДМРВ) занимает особое место в «подкапотной» табели о рангах впрыскового мотора. По своей сложности он уступает разве что контроллеру, к тому же его нельзя просто так взять и заменить подобным от другой модели. Вернее, можно, но давайте все по порядку, иначе не разберемся, какой из пяти приобретенных нами датчиков можно устанавливать под капоты газовских машин.

ОТКУДА ЧТО БЕРЕТСЯ И КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

ДМРВ относится к датчикам так называемого термоэнометрического типа. Он измеряет массу поступающего в двигатель воздуха, помогая определить необходимое для впрыска количество топлива. Его устанавливают между воздушным фильтром и дроссельным патрубком.

Первыми отечественными автомобилями, познавшими впрыск, были «волги», укомплектованные системой «Бош». По понятным причинам «бошевскому» ДМРВ с каталожным номером 0 280 212 014 сразу же стали подыскивать местных «единомышленников», способных выдать точную копию выходной характеристики «иностранца». В итоге на рынке появились три поставщика – к «бошевскому» изделию (фото 1) добавились два арзамасских, изготовленных соответственно в АОКБ «Импульс» (фото 2) и на «Арзамасском приборостроительном заводе» (фото 3).

Задача ДМРВ – поддерживать на постоянном уровне сопротивление термозависимого чувствительного элемента.

Можно сказать и иначе – не сопротивление, а температуру. В данном случае речь идет о терморезисторе – нити из платино-иридиевого сплава. По долгу службы он разогревается до фиксированной температуры, превышающей окружающую. Проходящий через него поток воздуха постоянно влияет на рассеиваемое им количество тепла – чем больше воздуха, тем лучше охлаждение и ниже температура. В результате сопротивление нити изменяется – чтобы вернуть его к прежнему уровню, электронная начинка меняет проходящий через нее ток. Последний фактически уже может служить мерой определения массового расхода воздуха, однако на практике используют не ток, а напряжение. Для любопытных отметим, что на первых впрысковых ВАЗах устанавливались ДМРВ фирмы «Дженерал моторс», в которых функцией массового расхода воздуха была частота выходного сигнала...

Вообще говоря, термозависимых элементов в датчике не один, а два. Один, как мы уже выяснили, мерит расход, второй же измеряет внешнюю температуру, компенсируя возможную температурную ошибку. В любом случае понятно, что чем выше температура разогрева чувствительного элемента, тем меньше температура окружающей среды влияет на выходной сигнал.

Во всех датчиках предусмотрена самоочистка чувствительного элемента – нити. Конструктивно они состоят из трубчатого корпуса и сенсорного модуля. На входе и выходе «бошевского» корпуса установлены металлические сетки – в арзамасских изделиях стоят пластмассовые решетки. Сенсорный

модуль включает систему чувствительных элементов (сенсоров), расположенных внутри корпуса, и сервисную электронику. Габаритно-присоединительные размеры датчиков одинаковые. Кстати, у всех присутствует винт регулировки СО.

Отсюда – к различиям. Диаметр нити у датчиков разный – 0,07 мм у «Боша» против 0,1 мм в арзамасских изделиях. Отличается и способ крепления нити в стойке – иностранцы используют петлевое зацепление на упругие подвесы и контактную сварку – наши предпочитают лазерную сварку. Геометрия нити тоже разная: П-образная у «Боша», «квадратная» у «Импульса» и V-образная у АПЗ. Кроме того, несколько различаются конструкции стоек. Бывалые электронщики считают, что «квадратная» несколько предпочтительнее, поскольку снижает зависимость характеристики ДМРВ от угла поворота чувствительного элемента вокруг оси.

ТАК В ЧЕМ ЖЕ ПРОБЛЕМА?

Если все три датчика отныне взаимозаменяемы, так в чем же дело? А в том, что с недавних пор ГАЗ перешел на новое поколение ДМРВ – так называемого пленочного типа.

Как и в случае с первым поколением, все началось с немецкого датчика – на этот раз HFM 62C/11 производства фирмы «Сименс» (Siemens). Затем его заменил брат-близнец – датчик производства НПП «АВТЭЛ», Калуга (фото 4), который сейчас и устанавливают на автомобили ОАО «ГАЗ». Если отбросить красивые слова про «нашенское» про-

1

Заявленный изготовитель –
«Бош» (Bosch), Германия



- Обозначение – HFM 0 280 212 014
- Тип – нитевой
- Ориентировочная цена – 4000 руб.

2

Заявленный изготовитель –
ОАО АОКБ «Импульс», Арзамас



- Обозначение – ИВКШ.407282.000
- Тип – нитевой
- Ориентировочная цена – 1000 руб.

3

Заявленный изготовитель –
ОАО «АПЗ», Арзамас



- Обозначение – М ЛГОИ.407282.001
- Тип – нитевой
- Ориентировочная цена – 1200 руб.

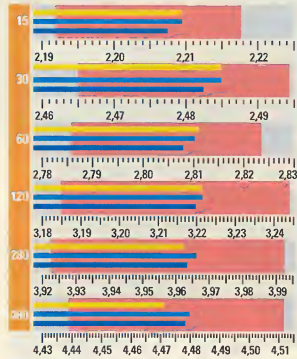
изводство, то калужский датчик являет результат импорта по льготным таможенным ценам – только и всего. Ничего отечественного, кроме наклейки, в нем пока нет. Альтернативными поставщиками, как и в случае с нитевыми датчиками, выступили арзамасы (фото 5), которым, однако же, пришлось вести разработку и подготовку производства практически с нуля.

Принцип работы нитевых и пленочных датчиков одинаков – просто в последних нагревается не нить, а платиновая пленка, нанесенная на стеклянную подложку. Температура разогрева – 100–105°C. У нитевых температура повыше – 140°C у «Боша» и 170–180°C у отечественных. Точность нитевых датчиков составляет $\pm 1\%$, а пленочных $\pm 4\%$. Что касается замены «шила на мыло», то следует помнить: ДМРВ, контроллер и жгут проводов можно менять только комплексно, но об этом чуть позже.

Зачем понадобились пленочные изделия? Их производство обходится дешевле, и это объективный фактор. Запад отказался от нитевых датчиков, как нетехнологичных, – читай, дорогостоящих. Высокое быстродействие, хорошая точность и прочие преимущества ушли при этом на второй план. Такие трудоемкие операции, как монтаж чувствительного элемента или тарировка на продувочной установке, для пленочных датчиков максимально удалось автоматизировать: это и решило исход борьбы в их пользу.

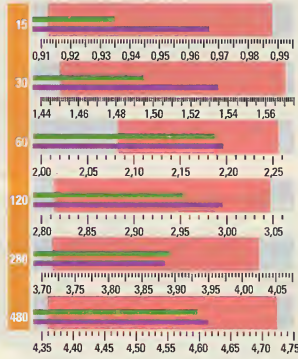
В Европе внедрение пленочных ДМРВ стало возможным благодаря обязательному применению лямбда-зондов, позволяющих корректировать состав топливовоздушной смеси по содержанию кислорода в отработавших газах. Изменилась производите-

Результаты испытаний нитевых (слева) и пленочных (справа) ДМРВ ГАЗ. По горизонтали – уровень выходного сигнала (В), по вертикали – расход воздуха (кг/ч). Зона допуска выделена цветом.



Нитевые ДМРВ ГАЗ

«Бош» АОКБ «Импульс» АПС



Пленочные ДМРВ ГАЗ

НПП АОКБ «Импульс» «Сименс»

ность форсунки, «ушла» характеристика ДМРВ – зонд сообщает, а контроллер подправит. Что касается ГАЗа, то у него особого выбора не было – либо остаться с отечественным нитевым датчиком, либо практически за те же деньги перейти на более надежный импорт с «Сименса». ГАЗ выбрал последнее. Заметим, что точность и быстродействие пленочных датчиков сегодня повышают путем применения флэш-микроконтроллеров, тонких подложек и других конструктивных решений. Кстати, регулировка СО в таких ДМРВ отсутствует – крутить больше нечего... Нужный параметр хранится теперь в энергонезависимой памяти блока управления: хочешь «подкрутить» – бери диагностический тестер и вперед!

КТО ЧТО УМЕЕТ?

Наконец-то настала очередь конкретных измерений. Их вроде бы и немного, но давлению не приходилось указывать в таблицах величину напряжения с точностью до четвертого знака... Нам повезло – все куллевные изделия оказались вполне пригодными к «стройовой».

Напоминаем, что переход на пленочные ДМРВ потребовал адаптации прежних контроллеров. Кроме того, из-за разных электрических соединений пришлось модифицировать жгуты проводов. Отметим также, что корпус пленочного ДМРВ оказался короче нитевого собрата. В общем, проблем с заменой одного типа датчика на другой будет довольно много. Напомним, что нитевые датчики применяются с контроллерами МИКАС-5.4 и МИКАС-7.1 в исполнении 241.3763-01, а пленочные – с МИКАС-7.1 в исполнении 241.3763-31. В настоящее время ГАЗ использует автоэлевские ДМРВ 20.3855 – готовит к поставке на ГАЗ партия датчиков от «Импульса» ИВКШ.407282.001.

Какой датчик выбрать? Если родной нитевой исправен, не вздумайте его заменять на пленочный только моды ради – никаких экономий и улучшений вы не получите. Если же старый датчик начал «дурить», лучше прикупить новенького нитевого арзамаса – другие варианты явно дороже. Все остальные «пути», повидимому, приведут вас к знакомству с пленочными датчиками и их вышеупомянутым окружением – контроллером, жгутами и т. п. А вероятность обратного перехода с пленочного датчика на нитевой на практике равна нулю.

4

Заявленный изготовитель –
НПП «АВТЭЛ»,
Калуга



- Обозначение – 20.3855
- Тип – пленочный
- Ориентировочная цена – 2000 руб.

5

Заявленный изготовитель –
ОАО АОКБ «Импульс»,
Арзамас



- Обозначение – П ИВКШ.407282.001
- Тип – пленочный
- Ориентировочная цена – 1400 руб.



МОКРОЕ ДЕЛО

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

Чистота – это все же не «чисто тайд», а залог здоровья. В том числе и автомобильного. Найти автомойку пыле не проблема. Вопрос в другом – как выбрать точку по душе и карману? Мы опробовали несколько вариантов.

ГУБИТ ЛЮДЕЙ НЕ ПИВО...

Поверять теорию практикой начали с одного из сервисных центров компании «Примула». У автолюбителей фирма на хорошем счету, а от добра добра, как известно, не ищут.

Заскочить на огонек не вышло – все работы здесь ведут лишь по предварительной записи. Показалось не совсем удобно – не тот повод, чтобы планиро-

вать день заранее. Впрочем, есть здесь и светлая сторона – не придется томишься в очереди. Тем более, что зал ожидания невелик: диван, пара кресел, журнальный столик и телевизор. Вместо окна – стенд с фирменной автохимией. Моют все, даже днище автомобиля. Услуга почти уникальная – редкая мойка может похвастаться подъемником! Кроме него в боксе – установка высокого давления, шугер со сжатым воздухом и традиционное ведро с губкой.

Нахлобучив полиэтиленовый пакет на сирену сигнализации, мастер принялся обильно поливать мотор сильно пахнущим препаратом. Вроде фирменным, но предъявленная для опознания

полиэтиленовая емкость оказалась «голой», без следов какого-либо логотипа. Пришлось поверить на слово. Затем в ход пошла моечная установка (разумеется, высокого давления) и сжатый воздух. Покончив с двигателем, мойщик той же струей прошелся по кузову, поработал губкой с шампунем и завершил процесс протиркой поверхности и продувкой замков. Трудился он без перекрив, в поте лица, и где-то через час наступило время расплаты. Милая девушка-администратор быстро приняла деньги и, улыбувшись, пожелала доброго пути. К сожалению, для финансового отчета этого было недостаточно. Видно, настырных клиентов, вроде нас, попадалось немного, так как касса оказалась выключена и заперта. Впрочем, уже через пять минут нам вручили недостающие чеки – кассовый и товарный.

Покинув охраняемую территорию, мы приступили к осмотру. Кузов отмыли неплохо, лишь традиционные полосы и пятна в труднодоступных местах (низ бамперов, порогов и т. д.) слегка резали глаз. Но и цена оказалась традиционной – 120 рублей. А вот вид подкапотного пространства огорчил. За 350 (!) рублей можно было надеяться на лучшее. Агрегат вряд ли годился даже для техосмотра – номер двигателя увидеть не удалось. Может, их препарат не для нашей грязи? (Кстати, весь обратный путь он напоминал о себе едким запахом в салоне.)

Следующий очаг чистоты – предприятие ООО «Девиз-96» привлек своей... ординарностью. Сотни моек такого типа раскиданы по всей Москве. Все типично – четыре поста, пункт химчистки и полировки, шиномонтаж. Цены – божеские: за «кузов-коврики-пороги-двигатель» отдали 280 рублей. Весь процесс – 25 минут – клиент может посидеть в скромном кафе со стеклом, выходящим в рабочую зону. Оборудование как везде: набор для ручной мойки кузова, аппараты высокого давления, сжатый воздух. Персонал охотно демонстрирует за рубежомую «химию». Гордость предприятия – сертификат на очистные сооруже-



Ручная мойка – занятие трудоемкое и дорогостоящее.



Замки надо обязательно продувать, а то замерзнут или заржавеют.



Сбивать засохшую грязь за один проход вредно для краски.



В такие места руки мойщика не доходят.



Сильно разбулленная пена грязь «не берет».



Щеточная мойка: капот почти не виден.

ния. Поскольку мойка располагается в пойме реки Сходня, степень очистки оценивал Рыбнадзор! Говорят, в стоках можно разводить карпа. С основной задачей мойщики справились на твердую четверку. Мелкие огрехи (а куда без этого!) вполне компенсируются невысокой стоимостью работ.

«Аква-Люкс» – одна из самых дорогих моек Москвы. За те же услуги здесь просят уже 540 рублей. Качество, как и в предыдущем случае, довольно высокое. Шире используют автокосметику – средства для мытья колес, обновления пластика и т. д. Но основная изюминка в другом: клиент окружен почти материнской заботой. Магазины, стильный бар с мониторами и цветными картинками рабочих постов, пункт экспресс-оплаты за телефон и даже чистильщики

ОЦЕНКА РАБОТЫ АВТОМОЕК

	Качество работы	Уровень сервиса
«Примула»	★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ 1
«Девиз-96»	★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★
«Аква-Люкс»	★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★
«ЮКОС»	★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★
ВР	★ ★ ★	★ ★ ★

¹ Максимальная оценка 3Р

Мойка двигателя – исключительно «по просьбе трудящихся».



обуви! Сорок минут ожидания пролетели незаметно. А перед посадкой в машину предложили вытереть подошвы о специальный коврик – Европа!

Совсем по-другому работают мойки при АЗС. Здесь исповедуют принцип быстрого обслуживания – заправился, помылся, отоварился в магазине – и в путь. Поэтому ни кафе, ни комнат ожидания на этих точках нам не встретилось. По той же причине моют только кузов – с двигателем не связываются. Впрочем, договориться у нас можно с кем и о чем угодно.

Ручная мойка на одной из заправок «ЮКОСа». За наружную бесконтактную обработку 199 рублей берут вперед. Заезжаем. Молодой мастер охотно соглашается ополоснуть мотор. Еще за столько же, но без документов. Ради эксперимента поддаемся искушению. И не зря – мастер проявляет чудеса трудолюбия. Через полчаса двигатель начинает сиять, словно тульский самовар. Вот оно, животворящее действие наличных денег! С не меньшим рвением мойщик принимается за кузов. Но зачем губка, если мойка бесконтактная? Поясняет, что активная пена хороша только в пер-

возданном виде. А разбулленная сверх меры – не берет. В результате получаем почти идеально отмытый автомобиль.

Напоследок заезжаем на ВР. Мойка щеточная, порталная. Прейскурант предлагает целых четыре уровня услуг. Отличие в основном в цене, но все равно приятно. Выбираем «Престиж» за 179 рублей. Деньги вперед. Неудлибный мойщик предлагает снять все антенны, багажник с крыши и сложить зеркала. Ничего не поделаешь – со своим уставом в чужой монастырь на ходят. Выставляем машину, ориентируясь по загорающимся на портале символам – вперед, назад, стоп. Честно говоря, с непривычки запарились. «Как будем мыть?» – по-видимому, перечень услуг здесь не дълга, а повод потерговаться. Пожимаем плечами и задрываем окна. Процесс пошел. Сперва все же обдают из «херхера», затем шваброй трут возле бензобака и, наконец, запускают портал. Два полных прохода – и мы свободны. Оценив результат, понимаем: быстро и хорошо здесь не синонимы. Кажется, что решетка радиатора, торцы крыльев, передняя часть капота и колеса на мойке не побывали, поджидая остальную кузов на улице. Чтобы запечатлеть эти «достижения» на пленку, достаем фотоаппарат. Тут же следует грозный окрик: «Нельзя!». Со слов охранника, территория под видеонаблюдением, фотосъемка – с письменного разрешения администрации. Лучше бы побоялись за качеством работ!

АХ, ЭТИ ЛЕТНИЕ ДОЖДИ

Увы, идеальную мойку нам обнаружить не удалось. Хотя и помаленьку, а не докладывают. Нигде грязь предварительно не отмачивают – некогда. Вместо губок с крупными порами (чтобы песок туда проваливался и не царапал краску) предпочитают банные – по 15 коп. за самовал. А хозяйка автоматической, видно, сэкономила на ее обслуживании. Но нам на это смотреть нечего. Вымыли – и хорошо. А кого не устраивает, пусть дождется открытия дачного сезона. А потом на своем участке душу-то и отведут. Там никакие экологи не достанут. □

ЭМИГРАНТ НОВОЙ ВОЛНЫ

АЛЕКСАНДР БУДКИН.
ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

ТОВАР ЛИЦОМ

Ни для кого не секрет, что залог успеха зарубежной модели на российском рынке – доступная цена, хотя бы в своем классе. Наши бестселлеры: «Нексия», «Фокус», «Символ», иначе говоря, «Дэу», собранная не в Корее, «Форд» – не в Америке, «Рено» – не во Франции. Одним словом, эмигранты.

Автомобиль, о котором сегодня пойдет речь, тоже эмигрант. Многие хорошо помнят некогда популярный у нас турецкоподанный «Рено-19», каждый день мы встречаем на дорогах (по крайней мере, в столице) «Рено-Символ», а

вот теперь появится и седан «Рено-Меган II», собранный в Турции. Хэтчбеки «Меган II», как и «Рено-Клио», поступают в Россию из Франции.

Нетрудно догадаться – стоят автомобили с разными кузовами по-разному. Если седан с мотором 1,4 л обещают продавать от 11 900 евро, то хэтчбек с таким же двигателем предлагают уже за 13 150. Согласитесь, разница ощутимая, хотя хэтчбек 1,4 л стоит столько же, сколько 1,6-литровый седан.

В минимальную комплектацию «Мегана II», независимо от типа кузова, входят ABS, четыре подушки безопасно-

сти (две фронтальные и две боковые), центральный замок, иммобилайзер, регулируемое по высоте сиденье водителя, электрические стеклоподъемники передних дверей, тонированные стекла. За дополнительную плату предлагают кондиционер, магнитоу, фильтр салона, окраску металлик.

Более мощный мотор 1,6 л (машина с таким двигателем попала к нам на тест) увеличит цену седана на 1250 евро, хэтчбека – на 750. Покажется мало – обратите внимание на «чистокровного француза» с 2-литровым мотором, шестиступенчатой «механикой». Но и это





КОНКУРЕНТЫ

	«Хенда-Элантра», 1,6 л, 107 л. с.	«Опель-Астра», 1,6 л, 101 л. с. (2003 мод. год)	«Мицубиси-Лансер», 1,6 л, 98 л. с.
			
Размеры, мм			
длина	4495	4250	4480
ширина	1720	1710	1695
высота	1420	1420	1446
Максимальная скорость, км/ч	182	188	183
Разгон 0–100 км/ч, с	11,0	11,5	11,8
Расход топлива, город/шоссе/средн., л	9,4/6,2/7,4	9,5/5,5/7,0	10,7/6,8/8,2
Цена, \$	от 13 800	от 16 530	от 15 490

не все. За «каких-нибудь» 18 240 евро предлагают опции, включая такие приятные мелочи, как атермальное ветровое стекло, подсветку порогов или датчик наружной температуры. А в списке того, что можно заказать «сверху», еще кожаный салон, ксеноновые фары и даже система определения давления в шинах. Все, что душе угодно. Впрочем, одной детали в фирменных прайс-листах нет – автоматической коробки передач. Наверное, «Меган» в первую очередь ориентирован на тех, кто предпочитает получать удовольствие от самого автомобиля, а не его начинки.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

О вкусах, конечно, не спорят, но автору этих строк «Рено» с кузовом седан представляется более элегантным, чем хэтчбек. По крайней мере, его облик приятнее. Спереди автомобиль чем-то похож на «Лагуну», сзади – стилистически напоминает «Рено-Символ», хотя, разумеется, выглядит солиднее. На крышке багажника седана нет светотехники,

зато помещена большая эмблема и надпись Megane, так что эта кузовная деталь в фирменном стиле.

Салон автомобиля ощутимо сужается вверх от линии остекления. Снаружи это придает ему некую стремительность. Как и его предшественник, «Меган II» не кажется просторным, хотя места в нем достаточно. В машину нового поколения заметно удобнее садиться: здесь и передние дверные проемы больше, и рулевая колонка расположена удачнее. Кстати, последняя регулируется как по высоте, так и по длине.

Хватает гибкости и водительскому креслу – можно менять высоту подушки и регулировать поясничный подпор. Правда, к последнему есть претензии – колесико регулировки наполовину перекрыто подлокотником, так что пользоваться им крайне неудобно.

А вот что удобно, так это кнопки на торцах обоех подрулевых переключателей. Нажмешь на левую – заработает автоматический режим включения фар (по информации от датчика освещенности), на правую – включается самостоятельное управление стеклоочисти-

* Цены авторисала «Овод», предоставившего автомобиль на тест.



Возможность заказать хорошую комплектацию без магнитолы нам показалась благом.



А без серебристых ободков было бы лучше.

телем (по командам датчика дождя). Также автоматически затемняется внутреннее зеркало заднего вида. Для этого даже ничего нажимать не нужно.

Вообще машина нам досталась богато оснащенная. Магнитолы разве что нет. И вот еще что: наряду с разными комплектациями предлагается несколько вариантов исполнения. В наших руках – не самый дорогой. Здесь управляют климатом не сенсорными кнопками, а «крутилками». На сиденьях в основном именно так. Разница не принципиальная – дело вкуса. Попутно мелкое замечание. Мы не



Ну разве можно разглядеть светодиод на правой кнопке?

первый раз встречаем автомобиль, у которого при дневном свете невозможно оценить положение центрального замка. Открыты двери или закрыты – показывает маленький светодиод на большой кнопке (см. фото), но увидеть, светится он или нет, не удастся, даже прикрыв ладонью прямой солнечный свет. По крайней мере, в ясный день.

Вернемся снова к достоинствам. Непременно отнесем к ним перчаточный ящик. В «Мегане» его можно назвать «бутербродным» или «бутылочным» – полуторалитровая пластиковая тара здесь

чувствует себя как дома. А охлаждение этой смести от кондиционера делает неразумным хранение в ней перчаток.

Одна из особенностей «Мегана II», которую непременно заметишь – карточка-ключ, такая же, как на новой «Лагуне». Вставляешь в щель на панели и сообщаешь автомобилю, что собираешься в путь. Для пуска или остановки двигателя – кнопка. Такая система, правда, исключает привычное положение «зажигание» – включить свет или задействовать стеклоподъемники можно только с работающим мотором.

Еще одна непривычная вещь на привычном месте – П-образный рычаг стояночного тормоза. Круто? А как вам нравятся вефевые ящики в полу перед сиденьями или те, что в дверях? Последние хорошо подходят, например, для компакт-дисков. Одним словом, французы!

Поскольку наш «Меган» – «турецко-подданный», возникает невольное желание сравнить его с «Символом», который тоже собирают в Турции. Большой автомобиль очевидно предлагает просторный салон. Разница особенно заметна, когда оцениваешь пространство за центральными стойками – задний диван, багажник. Но и спереди есть, на что обратить внимание. Большая ширина салона, лучшее оснащение, современный дизайн. В общем, разница в три тысячи евро между турецкими «Символом» и «Меганом» в минимальной комплектации отрабатывается с лихвой.

КАК ЕДТ

Достаточно бросить беглый взгляд на расположение заднего колеса в арке, как станет очевидным: подвеска на автомобиле явно не европейская. Называть это можно по-разному: адаптация под Россию или под страны с жесткими условиями эксплуатации. Суть в том, что подвеска работает плотно: не слишком комфортно на хорошей дороге, но и не утомляет раскачкой на плохой.

Рулевое управление на первый взгляд может показаться недостаточно



Да, это уже не «Символ».



А это – не стоп-кран, а ручник.



И подвеска, согласитесь, не европейская.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ*

	1,4 л	1,6 л	2,0 л
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4498	
ширина		1777	
высота		1460	
Снаряженная масса, кг	1190	1200	1290
Полная масса, кг	1740	1750	1840
Максимальная скорость, км/ч	185	193	200
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,7	11,1	9,2
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60		
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	9,1	8,8	10,9
загородный цикл	5,4	5,7	6,4
средний	6,7	6,8	8,0
Двигатель бензиновый Евро III			
Рабочий объем, см³	1390	1598	1998
Мощность, кВт/л. с.	72/98	83/115	98,5/136
при об/мин	6000	6000	5500
Крутящий момент, Нм	127	152	191
при об/мин	3750	4200	3750

* Данные для седана и хэтчбека совпадают, кроме комплектации двигателем 2,0 л.

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, евро

ТО 15 000 км	90
ТО 30 000 км	145
ТО 45 000 км	80
Колодки тормозные передние	73
Колодки тормозные задние	38
(Ремени ГРМ+ролик)/работа	90/95
Бампер передний	264
Бампер задний	455 (I)
Капот	300
Дверь передняя	330
Дверь задняя	455
Крыло переднее	150
Ветровое стекло	375*
Блок-фара	160
Фонарь задний	90
Нормочас на слесарные работы	25
Нормочас на кузовные работы	30

* Зависит от комплектации.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «РЕНО-МЕГАН II»*

Опция	Цена, евро
Кондиционер	850
Климат-контроль вместо кондиционера	300
Ореховая металл.	250
Магнитола	300
Противотуманные фары	160
Колеса 16" из легкого сплава	500
Круиз-контроль	90
Омыватель фар	30
Полноцветная антенна	190
Блок-фары	620

* Цена автомобиля «Овд», предоставляющего автомобиль на тест.

чутким. Однако поближе познакомившись с его работой, понимаешь, что адаптивный электроусилитель приспосабливается к ритму движения. Поэтому ненужная острота в обычных режимах управления «Меганом II» попросту задемпфирована. Не верите – можете посчитать обороты руля. От упора до упора – чуть больше трех (официальные данные – 3,2).

Двигатель объемом 1,6 л субъективно воспринимается как умеренно тяговитый. «На низах» особо не блещет, но если дать ему раскрутиться, разогнать «Рено» до первой сотни он должен за 11,1 секунды. А младший 1,4-литровый собрат готов сделать это за 12,7 с – совсем неплохо.

Механическая коробка работает четко, даже откровенные провокации, скажем, перекачивание через рычагу, не вызывают у нее неприятия.

Что не понравилось – так это педаль тормоза: чрезвычайно чутко реагирует на прикосновения. Кажется, стоит на нее дунуть, и машина замрет. Чтобы плавно останавливаться, нужно привыкнуть к ее норову. И это, имея опыт езды на «чувствительных» современ-

ных автомобилях! В общем, будьте готовы, что на скользкой зимней дороге тормозить за вас будет ABS – ее, к счастью, устанавливают на все без исключения «меганы».

Отметим в заключение защиту моторного отсека в качестве базового оснащения и полноразмерную запаску, без которой наш водитель чувствует себя не в своей тарелке. Говорят еще, что двигатель адаптирован к пуску при низких температурах. Если же судить о восприятии автомобиля в целом, на ум прежде всего приходит определение «упругий». Это, как понимаете, субъективная оценка. Для наших условий эксплуатации – скорее положительная.

Закончим тем, с чего начали. Главным для большинства потенциальных покупателей могут оказаться не названные достоинства. Сама важная составляющая успеха на российском рынке – умеренная цена. Роста популярности французско-турецкого седана в России можно ожидать в самое ближайшее время.

Автомобиль предоставлен формой «ОВОД», тел. 787-53-53, www.ovod.ru

ЦЕНЫ НА «РЕНО-МЕГАН II»

Двигатель	Тип кузова	ABS, 4 подушки	Бамперы в цвет кузова	Омыватель фар, задние эл. стеклоподъем.	Противотуманные фары	Датчики освещенности и дождя	Кондиционер	Механическая 6-ступенчатая коробка передач	Цена, евро
1,4 л, 98 л. с.	Седан	•	•	•	•	•	•	•	11 900
	Хэтчбек	•	•	•	•	•	•	•	13 150
1,6 л, 115 л. с.	Седан	•	•	•	•	•	•	•	13 150
		•	•	•	•	•	•	•	14 150
	Хэтчбек	•	•	•	•	•	•	•	16 100
		•	•	•	•	•	•	•	13 900
2,0 л, 136 л. с.	Хэтчбек	•	•	•	•	•	•	•	14 900
		•	•	•	•	•	•	•	16 950
		•	•	•	•	•	•	•	18 240

ХОТИМ В ТЮРЬМУ!

СЕРГЕЙ ВОЛГИН, МАКСИМ ТРИХОДЖЕ, АНДРЕЙ БОЙКО. ФОТО: АНДРЕЙ БОЙКО



Под занавес 2003 года автомобилистов «обрадовали»: возвращаются печально знаменитые эвакуаторы и штрафстоянки! Правда, повод выглядел убедительным: в крупных городах ездить стало совсем невозможно, вот и приходится прибегать к столь непопулярным мерам. Было издано и специальное постановление правительства (№ 759 от 18.12.2003 г.). Теперь попасть на штрафстоянку можно, не только когда водитель не имеет при себе документов (в том числе страхового полиса ОСАГО), пребывает в состоянии алкогольного опьянения или управляет автомобилем с заведомо неисправными тормозной системой или рулевым управлением, но и, самое главное, «если автомобиль создает препятствие для движения других транспортных средств».

Вот мы и решили сами проверить, насколько штраф-

стоянки помогают в борьбе с пробками, с хаосом на наших дорогах.

У Михаила Зощенко есть рассказ «На живца». Одна бабуля каталась в трамвае с большим свертком в руках. Там она как бы засыпала, на свертке тут же кто-то зарился, и старушка с громким криком хватала воршишку. К слову сказать, в свертке ничего ценного не было, просто бабуля, как могла, вносила посильный вклад в дело борьбы с уличной преступностью. А мы в качестве «живца» взяли редакционную «Волгу»-универсал (не с «Матизом» же пробки создавать!) и отправились на столичные улицы. Цель акции была нарушать правила стоянки до тех пор, пока автомобиль не увезут на штрафстоянку. Для его «вызволения» и уплаты штрафов в бухгалтерии была получена соответствующая сумма. Итак, вперед, на лозунг: «Хотим в тюрьму!».



Славянская площадь. На парковке свободно; все бросают машины на проезжей части.

ВТОРЫМ РЯДОМ

Центр Москвы, Мясницкая улица. Свободной для проезда она бывает только по большим праздникам, когда ее закрывают с двух сторон милицейскими кордонами; в остальное время это — сплошной бурлящий (или стоящий) поток машин. Официально остановка почти везде запрещена, но вдоль обеих

сторон плотно стоят машины. Мы припарковываемся «вторым рядом» прямо под знаком «Остановка запрещена». Буквально через несколько секунд, как чертик из-под земли, появился старший сержант ГИБДД. «Да нам всего на секундочку надо на почтаamt забехать!» — объясняем ему. Сержант оказался либералом и немножко



Новый Арбат. Нарушаем на фоне машины ДПС. И хоть бы что.



Вызвать эвакуатор? Не в этой жизни!

постояли под запрещающим знаком (практически сузив дорогу до одной полосы!) разрешил: «Давайте, только побыстренькому!». И мы побыстренькому отправились на почту – минут эдак на десять. Кары не последовало.

Следующее место незаконной стоянки – под запрещающим знаком на Старой площади, прямо напротив комплекса зданий администрации Президента, метров в

пятидесяти от постового. Чтобы обязательно обратить на себя внимание, паркуем «Волгу» крайне нерешливо, почти под прямым углом – машина торчит и очень мешает потоку. Отбежали в сторону и радостно потираем руки. Ну, сейчас-то нас ка-а-а-а... А никак. В том смысле, что постовому не до нас, он мужественно вглядывается в начало улицы Маросейки. Кого-то, наверно,

ждет. Простояли так полчаса – никакой реакции стража порядка, хотя машины, которые вынуждены обезжизнить нашу «баржу», часто громко и злобно гудели.

Ладно, попробуем еще в одном многолюдном месте, совсем близко – на Славянской площади. Опять же рядом с администрации Президента. Там всегда дежурит ДПС. Подъезжаем – стоят аж четыре инспектора, да при машине. Вот повезло, так повезло! Бросаем «Волгу» на проезжей части, вплотную к троллейбусному развороту, сами устраиваем засаду в другой нашей машине – «девятке» (она на платной стоянке недалеко). Гаишникам отлично видно, как мы нагло нарушаем. Делаем ставки, на какой минуте подойдут к «Волге», на какой вызовут эвакуатор... Но проходит пять минут, потом еще пять и еще. За это время у троллейбусов дважды срываются «рога» на облюбованном нами развороте – «Волгу» объехать непростое. А в ответ, как говорится, тишина: гаишники что-то бурно обсуждают, и эвакуатора здесь, видимо, не дожидаться. Отправляемся дальше – по-прежнему «очень хочется в тюрьму»...

Пошел второй день, ни одного эвакуатора даже на улице увидеть не удалось, но мы с упорством, достойным лучшего применения, пытаемся попасть в нарушители.

Остается еще главная «правительственная» магистраль столицы – Новый Арбат. Тут нас просто обзаны аре-

совать! На бывшем Калининском проспекте полно дорогих магазинов, модных театров, банков, ресторанов, так что с парковкой большие проблемы. Если и паркуются, то на тротуарах, обочинах пусты (как-никак, по трассе сам президент и все высшие чиновники страны каждый день на работу и с работы ездят).

Нам, кажется, повезло: напротив Дома книги стоит бело-голубая «десятка» ДПС. Вот оно, простое счастье нарушителя! Бросаем «Волгу» под знаком «Остановка запрещена» метрах в тридцати от патрульной машины и быстренько уходим в книжный. Краткий обзор новинок литературы, но при этом объектив фотокамеры сквозь стекло бдительно ожидает приезда эвакуатора. Странно, его нет и нет. Через сорок минут мы снова на улице.

Нет, сегодня явно не наш день. Гаишная «десятка» на месте, инспектор ДПС тоже, но на нас – ноль внимания. Большая грязная «Волга» (вообще-то она белая) никого не интересует. Впрочем, нет: за нашей машиной выстроился небольшой хвостик из трех авто, припаркованных с явным нарушением, но нашему образу и подобию. Видно, надо еще подождать. Вот так полдня и простояли, все магазины на Арбате прочесали, но средства передвижения не лишились. И тогда решили – пора ловить на «живца».

ТЕАТР ОДНОЙ «ВОЛГИ»

Освежив в памяти опыт участия в школьных вечерах

АККУМУЛЯТОРЫ

ista®

МЕЧТА АВТОМОБИЛИСТА

Украина: г. Киев: (044) 581-14-40, Россия: г. Москва: (885) 775-26-89, 420-32-00, 737-05-31, 970-16-88
г. Санкт-Петербург: (812) 118-59-29, г. Ростов-на-Дону: (8632) 905-905, г. Нижний Новгород: (8312) 79-95-53
г. Екатеринбург: (3432) 33-15-19, г. Иркутск: (3952) 11-60-50, Беларусь: г. Минск: (375 17) 284-70-11
Казахстан: г. Алматы: (3272) 73-36-09, Молдова: г. Кишинев: (3732) 50-33-52, Азербайджан: г. Баку: (994 12) 42-71-56
Армения: г. Ереван: (3741) 540-333, Грузия: г. Тбилиси: (995 32) 524-920, Латвия: г. Вальмиера: (371) 428-10-99
г. Вилка: (374) 470-70-74, Эстония: г. Банга: (372) 764-37-28



ЕЩЕ ГОД ВОЙНЫ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Статистические сводки снова полны тревоги. Число дорожно-транспортных происшествий, резко – на 12% – подскочившее в 2002 году, в прошлом увеличилось еще на 10,8%! Год 2003-й в этом отношении стал печально-рекордным: 204 267 аварий, в которых погибло 35 602 человека (+7,1%) и 243 919 ранено (+13,1%).

СЧИТАЕМ ПОТЕРИ

Цифры убитых и раненых в дорожно-транспортных происшествиях давно напоминают у нас сводки с театра военных действий. Ни один вооруженный конфликт за последние полвека не сравнится по тяжести последствий с казалось бы банальными ДТП. Это значит, что сегодня в России на дорогах каждый день обрывается жизнь почти ста человек, а еще 670 получают увечья и травмы. Страшно подумать...

Особенно трагично, когда гибнут дети. В прошлом году 1561 ребенок (+8,2%) стал жертвой аварий, а травмы получили 25 291.

Рост аварийности был зарегистрирован в большинстве регионов страны, причем особенно значительный в Тюменской области (+58,5%), Карелии (+50%), Алтайском крае (+44,6%). Исключение составила Смоленская область, где аварийность неожиданно снизилась на 7%.

С КОГО СПРОСИМ?

Ответственность за большинство ДТП (77,6%) лежит на водителях – 158 606 аварий (+12,4%), в которых погибло 28 653 человека (+6,9%), а 203 375 было ранено (+14,8%). Виновники здесь разные, отметим только, что водителей-профессионалов на «казенных» машинах среди них сравнительно немного – меньше

случается каждая шестая авария, около 2 млн. в год задерживают за управление автомобилем в нетрезвом состоянии, но число желающих покуржиться за рулем после выпитой рюмки никак не идет на убыль. А тут еще Дума возвратила проект ужесточения наказаний за это преступление... Видимо, у депутатов – своя статистика. А реальная такова: больше всего пьяных водителей выявлено в Таймырском АО (+71,4%), на Алтае (+67,8%), в Тюменской области (+64,4%), Ингушетии (+40%), Ивановской области (+32,7%).

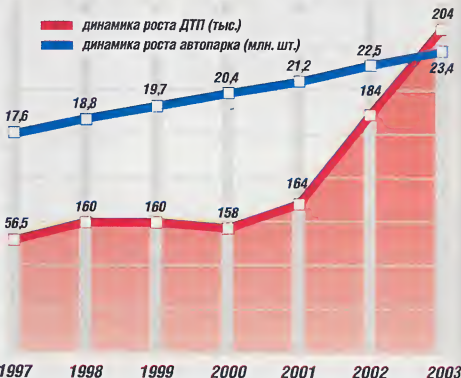
Немалую лепту в рост аварийности, как всегда, внесли и пешеходы – по их вине произошло свыше 54 635 происшествий (+5%) – почти каждое третье! Рекордсмены – Московская область (за год погибло 1049 и ранено 2990), Москва (524 и 3219 соответственно), Санкт-Петербург и Ленинградская область (546 и 3326).

Еще одна причина бед на дорогах – неисправный транспорт. Половина автопарка страны – это машины-ветераны старше 10 лет. Добавим, что и новые отечественные авто высоким качеством не страдают. В 2003 году из-за неисправности транспортных средств было

9%, и показатель этот не меняется из года в год. Чего не скажешь об автолюбителях – владельцах ТС. По их вине произошло 82% (+13,8%) всех ДТП (130 097).

Национальной бедой остается пьянство за рулем. В 2003 году по этой причине произошло 23 829 ДТП (+5,6%), в них погибло 4039 человек, ранено 33 430. По вине пьяных водителей в стране

ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ АУТОПАРКА И РОСТ АВАРИЙНОСТИ В СТРАНЕ ЗА ПОСЛЕДНИЕ СЕМЬ ЛЕТ



зафиксировано 4363 аварии (+21%), в них погибло 888 человек, 5728 – получили увечья. Абсолютный лидер тут – Ставропольский край, где каждая пятая авария по причине технических дефектов (рост – в 9 раз!). Остается только предположить, что техосмотр там отменен вообще.

В прошлом году зафиксирован такой рост ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог – их было 50 685 (+3%): погибло 9059 человек, 59 845 обратились за медицинской помощью. Из-за плохих дорог в стране происходит каждое четвертое ДТП! В полтора раза выше, чем в среднем по России, эти показатели в Астраханской, Волгоградской, Пермской, Саратовской и некоторых других областях. А вот в Северо-Западном федеральном округе аварии из-за

где погибло 93 человека, а 941 был ранен. Аварийность по вине стражей порядка больше всего выросла в Читинской области и Карелии – в 2,5 раза. При том, что в ряде регионов (Мордовия, Хакасия, Еврейская АО) сотрудники МВД не допустили ни одной аварии! (А может быть, просто не сообщили о них?)

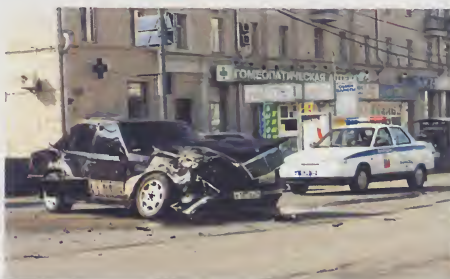
ЗАДУМАЕМСЯ НА МИНУТУ

Словом, итоги ужасающие – аварийность на дорогах страны растет и конца этому не видно. Примечательно и то, что в наших условиях количество и тяжесть ДТП в конечном итоге не зависит ни от числа автомобилей, состоящих на учете, ни от плотности населения, ни от протяженности автодорог. Сравнивая эти показатели, мы приходим к парадоксальному заключению: среди самых «аварийно-небезопасных» районов страны есть и те, кого статистика называет среди чемпионов по аварийности – Архангельская, Владимирская, Московская и Тюменская области, Ханты-Мансийский АО и Хабаровский край. Здесь относительные показатели аварийности на 100 тыс. человек и 10 тыс. автомобилей в 1,5 раза ниже средних по стране. В столице же, где автомобилей более 2 млн., а жителей уже давно свыше 10 млн., опасность для водителя попасть в аварию в два раза меньше, а пешеходу – угодить под машину в полтора, чем, скажем, в «среднестатистической» Вологодской области! Да, и на безопасность, и на аварийность влияют многие факторы – качество дорог, квалификация водителей, работа ГАИ и другое. Все это тоже надо иметь в виду, но как бы то ни было, годовая статистика заставляет глубоко задуматься.

В Европе, к которой мы себя гордо причисляем, аварийность неуклонно снижается, так же как число погиб-

ПРИЧИНЫ ДТП В 2003 ГОДУ И ИХ СЛЕДСТВИЕ (ЧИСЛО ЖЕРТВ)

По вине водителей	158 606
По вине пешеходов	54 635
Нетрезвое состояние	23 829
Неисправности ТС	4363
Плохие дороги	50 685



РЕГИОНЫ С НАИБОЛЬШИМ ЧИСЛОМ ДТП В 2003 ГОДУ

Московская область	14 050
Москва	9520
Свердловская область	8409
С.-Петербург	7625
Краснодарский край	7230
Челябинская область	5485
Ростовская область	4894
Новгородская область	4718
Алтайский край	4706

Число ДТП в России за год возросло на 10,8% – погибло 35 602 человека, каждый день почти сто смертей!

плохого состояния дорог случаются в 1,5 раза реже, чем в среднем по РФ. Завидный пример.

Еще один печальный итог: все чаще виновники ДТП пытаются скрыться с места аварии, бросив умирать раненых. В 2003 году сбежали 14 567 водителей (+10,8%). По их вине погибло 2712 человек, а 12 699 получили травмы. В 2,5 раза чаще, чем в других, это произошло в Ивановской области, в 2 раза – в Хабаровском крае, в полтора раза – в Архангельской и Иркутской областях, Чувашии.

Несколько чаще, чем в 2002 году, «авторами» ДТП оказались люди в муниципальной форме (+6,7%). По их вине произошла 641 авария,

ших и раненых. Все, что связано с безопасностью движения – в числе первейших задач всех уровней власти – президентов, канцлеров, парламентов, мэров и т. д. Какой-нибудь один процент роста жертв на дорогах – чрезвычайное происшествие! У нас же и 10–12% – ничто.

Может, все-таки эти цифры привлекут внимание властей, заставят задуматься хотя бы о суровых и неотвратимых наказаниях – ли-

тельном лишении «прав», крупных штрафах и т. д. для тех, кто превращает наши дороги в поле боя.

Сразу слышим возражения: «В нашей бедной стране люди высокие штрафы не потянут». Но почему бедной? Напротив, очень богатой, если мы можем легко себе позволить каждый день хоронить по 100 погибших в ДТП, терять в дорожных происшествиях миллионы и миллиарды рублей.



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

При прохождении техосмотра по рукописной доверенности сотрудник ГИБДД потребовал представить паспорт собственника автомобиля, мотивируя это тем, что его адрес мог измениться. Правоммерно ли требование?

Нет, неправоммерно. Правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России (утверждены приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190, зарегистрированы в Минюсте России 22 апреля 1999 г., регистрационный № 1763) при представлении транспортного средства на осмотр владельцем, распоряжающимся им по доверенности, предъявление паспорта собственника не предусмотрено. В данном случае предъявляется паспорт или иной документ, удостоверяющий личность гражданина, представившего транспортное средство на осмотр.

Можу ли я, управляя автомобилем по доверенности, передавать в своем присутствии его другому лицу (страховой полис выдан на неограниченное использование транспортного средства)?

Можете. Управляя автомобилем по доверенности, вы являетесь его владельцем. Пункт 2.1.1 Правил дорожного движения обязывает водителя иметь при себе и по требованию сотрудников милиции передавать им для проверки документ, подтверждающий право владения, или пользования, или

распоряжения данным транспортным средством лишь в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца.

Купил подержанный автомобиль, который за три месяца до продажи прошел техосмотр. Должен ли я повторно проходить инструментальный контроль?

Поскольку изменение собственника транспортного средства связано с получением новых регистрационных знаков, талон о прохождении государственного технического осмотра подлежит замене. В соответствии с упомянутыми выше Правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России выдача нового талона в этом случае производится без проверки технического состояния транспортного средства. При этом новый талон выдается на срок действия прежнего талона.

На моем ВАЗ-2106 прогорел глушитель, поэтому машина слегка тарыхтит. На посту ГИБДД пригрозил: если я его не заменю, у меня снимут номера. На каком основании?

В соответствии с пунктом 6.3 приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утверждены постановлением Совета Министров - Правительства Рос-

сийской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, запрещена эксплуатация транспортных средств, у которых неисправна система выпуска отработавших газов. За управление транспортным средством при наличии такой неисправности часть 1 статьи 12.5 КоАП РФ предусматривает ответственность в виде предупреждения или штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда. Снятие государственных регистрационных знаков в данном случае не предусмотрено.

Часто обращаю внимание на то, как много в городе автомобилей с габаритными фонарями синего цвета. Поясните, могу ли я установить такие же на своей машине? Не накажут?

Должны наказать. Согласно пункту 3.1 упомянутого выше приложения к Основным положениям эксплуатации подобного транспортного средства запрещена, поскольку его конструкция не предусматривает установку габаритных фонарей синего цвета. Наказание - административная ответственность по части 1 статьи 12.5 КоАП РФ (см. предыдущий вопрос).

Могут ли забрать машину на штрафстоянку, если я вовремя не прошел техосмотр?

Согласно части 2 статьи 27.13 КоАП РФ при управлении транспортным средством, не прошедшим государственный технический осмотр (статья 12.1) запрещается его эксплуатация со снятием государственных регистрационных знаков до устранения причины запрещения эксплуатации. Задержание ТС и помещение его на специализированную стоянку в данном случае законодательством не предусмотрено.

На посту меня остановил инспектор ДПС и потребовал выйти из машины. Проверив документы, сказал, что могу продолжать движение дальше. В каких случаях я должен выходить из машины?

Исчерпывающий перечень случаев, когда сотрудник Госавтоинспекции предлагает выйти водителю из автомобиля, содержится в Наставлении по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России, утвержденном приказом МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297 (зарегистрировано в Минюсте России, регистрационный № 1771). К таким случаям относятся: устранение технической неисправности ТС или нарушений правил перевозки грузов; достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения; проведение (в присутствии водителя) сверки номеров агрегатов и узлов ТС с записями в регистрационных документах; проведение осмотра транспортного средства и груза; когда водители или пассажиры подозреваются в совершении преступлений; в иных случаях, когда требуется участие водителей в оформлении необходимых документов либо оказание помощи другим участникам дорожного движения.

У меня корейский микроавтобус Ssang Yong Istana вместимостью 12 человек (категория «D»). Через год ухожу на пенсию и, чтобы не платить большой налог, хочу снять с него лишние сиденья, оставив восемь мест. Можно ли это сделать?

Сделать это можно в порядке, предусмотренном приказом МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240 (зарегистрирован в Минюсте России 25.01.01 г., регистрационный № 2548), о чем мы не раз рассказывали на страницах ЗР. Однако имейте в виду, что ставки транспортного налога определяются на основе данных о типе транспортного средства, который указан в паспорте транспортного средства и свидетельстве о регистрации. Поскольку после демонтажа сидений тип транспортного средства не изменится, транспортный налог будет исчисляться как с автобуса.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: ДМИТРИЙ МИТРОШИН. ИЛЛЮСТРАЦИИ: СТАНИСЛАВ ИЛЬНИНСКИЙ



I. С какой скоростью сможет продолжить движение рейсовый автобус непосредственно после поворота?
1 – 60 км/ч 2 – 70 км/ч 3 – 90 км/ч



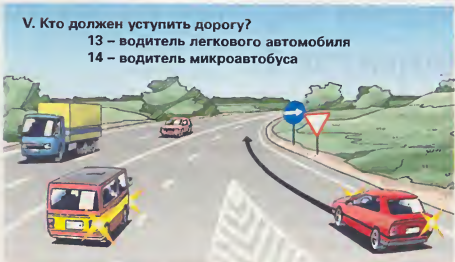
II. На какое время можно остановиться у края проезжей части?
4 – не более 5 минут
5 – на любое, если остановка связана с погрузкой или разгрузкой транспортного средства либо посадкой или высадкой пассажиров
6 – остановка запрещена



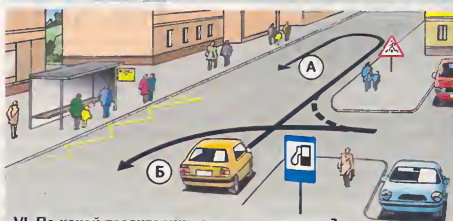
III. Можно ли на этом перекрестке повернуть налево?
7 – да
8 – да, только с трамвайных путей попутного направления 9 – нет



IV. Имеет ли право в данной ситуации водитель легкового автомобиля объехать остановившийся автобус?
10 – да, по траектории Б 11 – да, по любой из показанных траекторий 12 – нет



V. Кто должен уступить дорогу?
13 – водитель легкового автомобиля
14 – водитель микроавтобуса



VI. По какой траектории разрешен разворот?
15 – по А 16 – по Б 17 – по обеим
18 – ни по одной



VII. На приближающейся к перекрестку «скорой помощи» специальный звуковой сигнал выключен. Какое транспортное средство имеет преимущество?
19 – автомобиль «скорой помощи»
20 – легковой автомобиль



VIII. В какой последовательности транспортные средства проедут перекресток?
21 – трамвай 1, легковой автомобиль, трамвай 2, грузовой автомобиль
22 – трамвай 1, трамвай 2, легковой автомобиль, грузовой автомобиль
23 – трамвай 1 одновременно с грузовым автомобилем, трамвай 2, легковой автомобиль
24 – легковой автомобиль, трамвай 1, трамвай 2, грузовой автомобиль

ВАРИАНТЫ «АВТОЗАЩИТЫ»

В страховании придумать новое не так-то просто: все уже было, может, 70 лет назад. Возьмем, скажем, продукт, хорошо известный автолюбителям, — «автокаска», комплексное страхование автомобилей от всех видов рисков. Что тут изобретешь? Между тем компания «Росгосстрах» недавно предложила свой вариант под названием «Росгосстрах АвтоЗащита». Чем он отличается от известных уже подобных продуктов? Об этом рассказывает корреспонденту 3Р руководитель департамента автострахования «Росгосстраха» Валерий Никитин.

— «Росгосстрах АвтоЗащита» — это пакет, где за базу мы, действительно, взяли хорошо известное всем «каска», но при этом постарались одним продуктом удовлетворить владельцев и дорогих иномарок, и подержанных отечественных машин, предоставив максимально широкий перечень услуг. Мы предлагаем различные условия страхования, в зависимости от целевой аудитории, уровня цен, перечня рисков, подпадающих под страховое покрытие, а также различные варианты выплат страхового возмещения. Иными словами, клиент может выбрать оптимальную для себя страховую программу по оптимальной для него стоимости. Строго говоря, ничего нового мы не изобрели, но в таком комплексе, как наш, услуги еще никто не предлагал.

— А чем вас не устраивало обычное «каска»?

— Рынок стремительно движется вперед, потребности клиентов растут, как это не учитывать? Скажем, новый продукт предусматривает ряд дополнительных услуг при наступлении ДТП и в их числе — эвакуацию и вызов представителя ГИБДД.

Кроме того, у нас предусмотрена гибкая система скидок, возможность оплаты страхового взноса в рассрочку, что удобно не очень обеспеченным клиентам, коих немало.

— Для наших автолюбителей, наверно, самое главное знать: есть ли у нового продукта какие-то преимущества по тарифам в сравнении с другими?

— Трудно проводить какие-то прямые сравнения, поскольку сам продукт технически довольно сложный, а тарифы дифференцированы в зависимости от вариантов страхового покрытия. Я бы сказал, что наше предложение несколько предпочтительнее тех, что действуют в средней ценовой категории услуг подобного рода.



— Предполагает ли ваша программа возрастные ограничения для принимаемых на страхование автомобилей?

— Да, автомобиль должен быть не старше 14 лет. В большинстве других компаний ограничения, как правило, составляют 10 лет, но мы себе этого позволить не можем. Подпадающее большинство наших клиентов живет в регионах, где уровень жизни значительно ни-

же, чем в столице, и где ездят на автомобилях далеко не первой молодости.

— Правда ли, что в рамках нового продукта «Росгосстрах» принимает на страхование автомобили даже по одному только риску «угон»?

— Да, правда. Это принципиально новый вид страховой услуги, поскольку обычно по одному риску «угон» не страхуют. Мы после серьезного анализа рынка все же решили на это пойти, хотя, конечно, страхование риска «угон» требует соблюдения ряда жестких условий. Весь же пакет предусматривает страхование автомобиля от хищений и ущерба в результате аварии, пожаров, взрывов, противоправных дей-

которые кроме нас никто пока на рынке не предлагает. Мы, повторюсь, исходим из потребностей и возможностей клиента. В основе продукта три варианта комплексного страхования автомобиля от угона и ущерба (в обычном договоре «автокаска», как правило, один, типовый).

Первый вариант рассчитан на тех, кто ценит время и качество и может за это платить. Он позволяет компенсировать все издержки, связанные со страховым случаем. При повреждении автомобиля владелец имеет возможность произвести ремонт на «фирменном» сервисе (по своему выбору), когда возмещение выплачивается по принципу «новое за старое».

Если для вас услуги фирменного сервиса дороги, предлагаем договор на обычных условиях. Возмещение по этой программе выплачивается в пределах страховой суммы в денежной форме с учетом степени износа деталей и узлов автомобиля («старое за старое»).

Третий вариант (он не имеет аналогов на страховом рынке) рассчитан на тех, кто сам выбирает оптимальный для себя перечень страховых рисков.

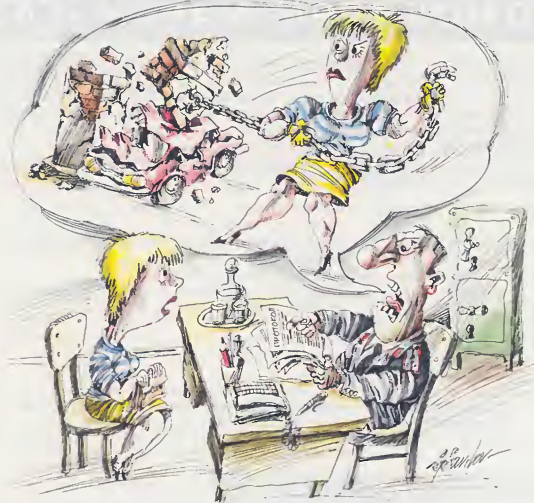
— Страхование «каска» — услуга не дешевая. Пользуется ли она спросом в регионах?

— Пусть это не покажется странным, но при общей низкой платежеспособности населения такое страхование весьма распространено в регионах. Может, по причине большей консервативности населения в провинции в сравнении со столичным здесь часто страхуют машины и имущество «по привычке», как было еще в советские времена.

Новые правила страхования, на базе которых готовился продукт «Росгосстрах АвтоЗащита», как раз и были нацелены на то, чтобы наши страховые предложения соответствовали потребностям клиентов.

ДЕЛО ОБ УПАВШЕЙ КОЛОННЕ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН



Поначалу я решил, что посетительница шутит.

— Меня обвиняют в том, что я снесла каменный столб, разбила чужой автомобиль и скрылась с места ДТП, — сказала она. Между тем, эта хорошо одетая молодая женщина, пришедшая на прием с ребенком, совсем не походила на закоренелую преступницу. Хотя, как следовало из ее рассказа, блюстители порядка представили все ее действия как самые страшные поступки. А произошло вот что.

ЛИДА — РАЗРУШИТЕЛЬНИЦА СТОЛБОВ

...День уже клонился к вечеру, когда Лида по забытым улицам наконец-то добралась домой, где муж, отпирившийся с работы, оставался с годовалым ребенком. Как всегда, въезд во двор перегорожен цепочкой. Это жильцы дома сами придумали, чтобы чужие машины не ставили — места во дворе катастрофически не хватало даже для своих автомобилей. Цепь натянута между двумя старыми каменными колоннами, покосившимися от времени. Местные давно уже обходят их стороной и не раз обращались в ДЭЗ: либо отремонтируйте, либо уберите — они угрожающе покачивались даже от сильного ветра или когда рядом проезжал грузовик. Кто-то из

жильцов повесил на колоннах предупреждение водителям: «Не парковаться! Ворота в аварийном состоянии!» Но кто у нас обращает на это внимание? Вот и сейчас прямо под одной из колонн стояла вышинева «девятка».

Улочка, как и двор, была узкая и заезжать туда приходилось в несколько приемов. Чтобы не перегораживать улицу, Лида, как обычно, сдала назад задним ходом и остановилась у цепи. Потом вышла из машины, чтобы открыть замок. И в этот момент прямо на ее глазах верхушка одной из колонн отвалилась и рухнула на капот ВАЗ-2109! Лида так испугалась, что быстро села в машину и закрыла дверь. Сейчас выскочит хозяин «девятки», подумает, что виновата она, и начнет разбираться! Но на звук орущей сигнализации никто неотреагировал. Немного успокоившись, вызвала к месту происшествия мужа. Вместе решили убрать машину немного в сторону, чтобы не загромождал въезд во двор. Алексей (муж) остался на месте, а Лида побежала домой к ребенку. Через некоторое время он снизу позвонил по домофону, просил помочь спуститься вниз — приехал инспектор ГАИ.

Оказывается, в это время наконец-то объявился хозяин «девятки», который вызвал наряд ДПС. Тот прибыл практи-

чески тут же (бывает же такое!). Инспектор первым делом пообщался с пострадавшим, а затем потребовал водителя. «Она сейчас спустится, — ответил Алексей, — ушла к ребенку».

— У меня времени нет сидеть и ждать! — грубо отрезал инспектор. — И вообще, я уже все оформил. Факт налицо: водитель скрылся с места ДТП, значит, машину я подам в розыск.

После этого гаишник быстро вскочил за руль и укатил, оставив Алексея в полной растерянности. Не прошло и минуты, как спустилась Лида. Пострадавший, оказавшийся офицером милиции, майором, сказал, что через несколько дней им вместе надо явиться в ГАИ. Он позвонит и скажет, когда и куда.

Точно в назначенный срок супруги вместе с пострадавшим майором поступали в кабинет с табличкой «Розыск». Их встретил молодой капитан из окружной ГАИ и для начала потребовал остаться только Лиду. Выслушав ее, сказал: «Мне все ясно — никто не виноват. Пригласите пострадавшего, а пока в коридоре напишите объяснения». В комнату вошел владелец «девятки».

Когда Лидия с объяснением в руках вернулась в кабинет, все изменилось «до наоборот». Оказывается, что она сломала каменную колонну — врезалась в нее на полном ходу! Ошеломленная таким поворотом событий, женщина предложила пойти и осмотреть свой автомобиль. Ведь, если он свалил колонну, на нем остались бы следы аварии (или недавнего ремонта). Единственное, что обнаружили — незначительные царапины разного возраста и происхождения на заднем бампере «Мицубиси», принадлежавшего Лидии.

— Вот, видите! — торжествующе ткнул в них пальцем инспектор. — Вымтяти!

— Какие же это вымтятины? Царапины, а вот тут краска облупилась... — пыталась она защищаться.

— Ничего не знаю! Следы есть, значит, виноваты вы, — отрезал инспектор. — Лейденте, будем составлять протокол. Не согласны — докажите свою правоту в суде.

В итоге на свет появился протокол, составленный весьма любопытно: «Со слов гражданина Д. водитель а/м «Мицубиси» при движении задним ходом осуществил наезд на цепь ограждения в результате чего цепь, повливая на прикрепленный столб послужила причиной падения столба на а/м ВАЗ-2109, г/н ***** после чего водитель оставил место ДТП» (орфография оригинала сохранена — ред.). Протокол составил лично капитан, но написан он был почему-то от имени командира батальо-

на. С чувством выполненного долга инспектор вручил повестку в суд.

Женщина сразу обвинили и в причинении вреда, и в том, что она оставила место дорожно-транспортного происшествия. Посоветовавшись с супругом, Лидя обратилась в «За рулем».

А БЫЛ ЛИ МАЛЬЧИК?

По версии гаишников, колонна упала после того, как к ней подъехал автомобиль. Раз так, значит, виноват водитель «Мицубиси». Ведь до этого она стояла спокойно десятки лет! Но в «логике» милиционеров были и просчеты, и откровенные натяжки.

Во-первых, только специалист сможет рассчитать (и то с известной долей вероятности), какое надо было приложить усилие, в каком направлении и в какой точке, чтобы вызвать падение колонны. Во-вторых, столь категоричный вывод в протоколе был сделан со слов пострадавшего владельца «девятки», который, между прочим, даже не присутствовал на месте происшествия (!). Да и кто вообще сказал, что это было ДТП? Согласно Правилам это должно быть «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб». Исходя из этого, считать инцидент дорожно-транспортным происшествием можно только, если автомобиль Лиды задел бы в движении цепь, после чего колонна и упала. Но даже и в таком случае за аварийное состояние колонны не должен отвечать водитель. Напомним: жильцы неоднократно обращались в ДЭЗ с просьбой демонтировать колонны или, по крайней мере, выставить ограждение.

Уже на следующий день раздался звонок: Лидия сообщила, что ей пришла повестка из ГИБДД.

Исходя из того, что дело уже передано в суд, начальник отдела ГАИ (а именно он вправе рассматривать такие дела) уже вынес определение и решил, что для Лидии штрафа в 1-1,5 тыс. руб. недостаточно и ее надо лишить права управления или арестовать на 15 суток. Чем уж так ему не понравилась молодая мама, которая и не думала «скрываться» с места ДТП?, наверное, знает только он сам. Нам остается догадываться.

Новая повестка из ГАИ могла означать лишь, что суд, изучив материалы дела, решил направить его обратно в ГИБДД. Этого и следовало ожидать, так как в деле нет никаких данных, однозначно свидетельствующих о винов-

ности женщины. Но нас опять ждала неожиданность — оказывается, повестка была отправлена еще до того, как дело было передано в суд, и просто... долго шла по почте. Интересная, не правда ли, ситуация — решение о передаче дела в суд (определение) было принято еще до рассмотрения его в отделе административной практики («группе разбора»!).

Итак, нет никаких доказательств того, что между «воздействием автомобиля на цепь» и падением колонны есть какая-то связь. Значит, нет оснований считать это событие дорожно-транспортным происшествием. Падение колонны на припаркованную «девятку» тоже не имеет никакого отношения к ДТП — машина стояла на месте! Кроме того, в суд обязательно будут вызваны свидетели (соответствующие ходатайства подготовлены), которые покажут, что никто нигде не скрывался, а временное отсутствие Лиды вызвано объективными причинами (дома оставался годовалый ребенок) и что колонна была в аварийном состоянии. Естественно, не будет обойдено вниманием и то, что имели место процессуальные нарушения при передаче дела в суд.

Когда материал был уже готов к печати, нас ждал еще один сюрприз — объявился пострадавший и заявил, что, оказывается... суд уже вынес решение! Мы обратились в суд с заявлением о высылке копии постановления. Ответ получили спустя несколько дней и, естественно, решение сразу же обжаловали в Мосгорсуде. Дело заглохло — никаких повесток о дате рассмотрения жалобы не поступало. Между тем в соответствии со статьей 4.5 КоАП РФ постановление по делу должно быть вынесено в течение двух месяцев с момента совершения правонарушения, а они уже прошли. Так что если нам удастся отменить постановление, новое решение вынесено не будет.

Формально дело еще не закрыто, но выводы из него уже можно сделать. В очередной раз пришлось столкнуться с нежеланием должностных лиц тщательно разбираться в каждом деле (не хотелось бы думать, что в окружной ГАИ точку зрения потерпевшего приняли только потому, что он тоже носит милическую форму, хотя этого исключить нельзя). Может, решили как проще: побыстрее закрыть дело. У нас есть надежда, что повестка все-таки придет, и мы в открытом процессе докажем нашу правоту. Но задача уже выполнена: невиновный человек не понес ответственности за незаконно вменяемое ему нарушение. А это то, чего мы добивались. □

Herzog[®]

Germany

детали подвески
и трансмиссии

детали двигателя

детали тормозной
системы

электрооборудование

детали системы
охлаждения



Представительство:
(095) 939 96 08 herzog@orc.ru
www.ats-huerth.com

Официальные дилеры:
Москва "Акария" (095) 737 63 93
Санкт-Петербург "Автодом" (812) 971 79 54
Ростов-на-Дону "Авто-маркет" (8632) 732 230

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

К РОССИЙСКИМ АВТОМОБИЛЯМ

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН



НАША МАРКА НЕ СДАЕТСЯ

ВЛАДИМИР АРЕУЗОВ

От том, что наши автомобили, мягко говоря, уступают иномаркам, знают, наверное, все. Последний бастион, еще кое-как удерживающий оборону, — это цена. Но и он, похоже, скоро рухнет — каждый год к Пасхе и Октябрьским российские автозаводы накидывают к ценам пару сотен долларов. А чтобы правильно сориентировать покупателя, инициируют повышение таможенных пошлин на вероятного противника — подержанные иномарки. Мотивации благие — забота об отечественном производителе — читай, о себе. А отечественный потребитель, то есть мы с вами? Так ведь покупает же! Зна-

чит, баланс цены и спроса пока не нарушен. Отметим, не нарушен в среднем по стране. На Дальнем Востоке и в Калининградской области позиции наших марок если и не разгромлены в пух и прах, то никакой угрозы конкурентам не представляют. Местные давно сделали свой выбор, и пересечь с иномарок, даже подержанных, на новенькие наши их, кажется, уже ничто не заставит.

Однако АвтоВАЗ думает иначе. Судя по заявлениям руководства, на Дальний Восток готовится масштабная интервенция с целью возврата рынка в лоно российского автопрома. Ради осуществления столь амбициозного плана да-

же расходы по транспортировке автомобилей ВАЗ готов взять на себя. Вернее, на нас, заложив в цену всех своих машин транспортную составляющую.

НАШ ПАРОВОЗ, ВПЕРЕД ЛЕТИ!

Эшелоны уже готовы к погрузке. Чем же намерен автопром теснить «неприятеля», что за секретное оружие разработано в его недрах?

Отвечить на этот и некоторые другие вопросы должен новый проект «За рулем» под названием «Наша марка». Задача — купить самые последние серийные автомобили трех главных автозаводов (ВАЗ, ГАЗ и ИЖ), оценить ка-



чество изготовления, состояние машин на момент продажи, уровень сервиса, провести предписанную инструкциями обкатку, проверить соответствие заявленных параметров фактическим, приехать на машинах во Владивосток и попытаться их там продать.

Попутно выяснить, насколько хлопотно содержать «россиянок» вдали от мест их производства – говорят, в Приморье и запчастей-то к ним нет. Легко ли одолеют созданные в России и для России автомобили самую длинную в ней дорогу? Иномарки, собранные у нас, минувшим летом прошли этот маршрут без потерь.

КОТ В МЕШКЕ

Покупка автомобиля у официального дилера предполагает, что в обмен на свои деньги гражданин получит изделие, полностью соответствующее заявленным параметрам, исправное и годное к эксплуатации.

Обеспечить это призвана предпродажная подготовка – без нее продажа автомобиля запрещена. Добросовестность мастеров во многом определяет дальнейшее здоровье машины и наилучшим образом характеризует отношение продавца к покупателю. Ведь последний в какой-то мере всегда берет кота в мешке. Того самого, которого

продавец уже ощупал, подготовил и мастерски упаковал. Клиент же при покупке просто не может тщательно изучить товар – на это нужны время, кое-какой инструмент и профессиональные знания. Да и должен ли? Ведь фирма гарантирует. Разглядывать «кота» придется позже, и хорошо, если он окажется достойным мышеловом. С другой стороны, «предпродажка» все же не ревизия качества изготовления машины и не в состоянии обезвредить все заложенные производителем «мины».

...Итак, дело сделано – машины куплены. Теперь самое время познакомиться с ними поближе.

«ВОЛГА» ГАЗ-31105

Год выпуска	2004
Дата продажи	26.03.2004
Продавец	ООО «ГусавтоАЗ», Н. Новгород
Цена* (с доставкой до Москвы)	195 000 руб.

В дополнение к модернизации ходовой части «Волги», проведенной в 2003 году (бесшворневая подвеска передних колес и стабилизатор поперечной устойчивости в задней подвеске), появились изменения во внешнем виде машины, светотехнике и оборудовании кузова.

Существенно обновился передок: современные стильные блок-фары с гладкими стеклами, объединяющие в себе оптику ближнего, дальнего света и указатели поворота, новый капот задно с решеткой радиатора, крылья, бампер с хромом. В дверях – новые ручки и бесшумные чешские замки «Брано».

Вместе с тем подгонка кузовных панелей осталась далека от совершенства. Нижняя кромка передней части капота очень острая – запросто может распрорвать ладонь. Надо бы приклеить на ребро резинку, например, разрезанный вдоль шланг или «жигулевский» уплотнитель багажника. Пробка бензобака – железная, на цепи. Теперь она, конечно, не потеряется, но краску с крыла соскребит обязательно. Вместо антенны (в нашей комплектации ее нет) из крыла торчит резиновая заглушка – украшение сомнительное.

Исчезли резиновые накладки-молдинги на дверях. Возможно, без них красивее, но лучше ли? В тесноте парковок двери обязательно поцарапают.

Самые приятные изменения – в интерьере. Новые передние сиденья гораздо комфортнее прежних и не столь громоздки. Наконец-то замок зажигания переместился на боковую поверхность рулевой колонки – теперь его не нужно выискивать между коленями.

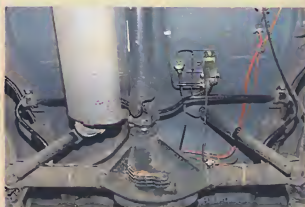
Новые рулевое колесо, подрулевые переключатели, зеркала с электроприводом, бесспорно, гораздо лучше, но они не в состоянии прикрыть «прелесть» происхождения семейства 3110.

Поначалу показалось даже, будто пластик салона стал не таким звонким. Но первое наше свидание с машиной состоялось морозным весенним утром. К обеду солнце прогрело салон, наполнив его ядовитыми миазмами: с закрытыми окнами аж глаза щиплет.

Вынуть, а точнее выковырять прикуриватель из гнезда мужской руке сов-



Цепочка неказиста, зато пробка не потеряется.



Задний стабилизатор существенно уменьшает крены.



Новые подрулевые переключатели, но главное – замок зажигания теперь на своем месте.



Масленка есть, а где же масло?



Буксирная проушина – только спереди.

*Цены даны без учета «послепродажной подготовки»: установки подкрылков, сигнализации, магнитолы и т. п.

вать дорожную карту придется перед капотом в свете фар или пользоваться переноской. Традиционно с прохладцей работает отопитель.

Несколько озадачили арки передних колес: они почему-то сморщены, словно стиральная доска. Что это – способ придать жесткость тонкому листу металла или брак штамповки? На прежних машинах мы такого не встречали.

Поскольку АвтоВАЗ запрещает продажу своих автомобилей без предпродажной подготовки и записи о ней в сервисной книжке, отметка – налицо, с печатью и неразборчивой подписью. Сама подготовка свелась, видимо, к визуальному контролю. То есть, что пришло с завода, то и осталось. Иначе чем объяснить плотность электролита в батарее 1,24 г/см³ вместо положенной 1,27 г/см³, неработающий замок правой передней двери и неотрегулированные углы установки передних колес? Аккумулятор мы, конечно, подозревали, углы привели в норму, замок починили. Только почему во внутренней полости двери оказалась... шелуха семечек? То ли на заводе дверь какое-то время использовали как сервировочный столик, то ли мастер из «Росткино-Лады», когда ставил «музыку», случайно просыпал – достоверно неизвестно. Справедливости ради отметим – ни окурков, ни пивных рюбок, ни рыбьей чешуи в дверях нет, а шелуха вполне сухая и коррозию инициировать не может.

Регулировка клапанных зазоров двигателя в перечень предпродажных мероприятий не входит, поэтому требовать ее от продавца бесполезно. С другой стороны, тащиться через весь город в «гарантийку» – потерять день. Сами справимся! Отбалансируем и колеса – на руле чувствуется характерная вибрация.

«ОДА» ИЖ-2126-230

Год выпуска	2004
Дата продажи	11.03.2004
Продавец	ООО «Росткино-Лада», Москва
Цена*	116 800 руб.

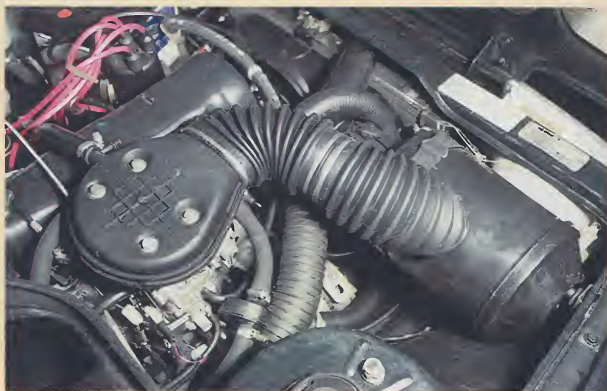
Каждый последующий ИЖ, попавший в редакцию, – лучше предыдущего. И хоть «скрытых резервов» у нашего еще много, тенденция радует. Элементы кузова обрешены равномерными швами (зазорами принято называть швы поменьше), при протирке машины белой тряпкой последняя уже не окрашивается в цвет кузова (а бывало и такое). Новые сиденья стали еще удобнее, хоть и прежние были вполне достойными. Серый и черный комбинированный пластик «торпедо» выгля-



Пластик последнего поколения уже не скрипит.



Ножевые предохранители реже теряют контакт.



Рукав, подающий горячий воздух от коллектора к фильтру, источает запах горелой резины.

дит куда более респектабельно, чем прошлогодний однотонный, и хоть еще немного воняет на солнце, но уже не скрипит. Новая комбинация приборов такой машине и вовсе не по чину – слишком хороша. Жаль, не нашлось в ней места сигнальной лампе воздуш-

ной заслонки – сколько же лишнего бензина сгорит бесполезно!

О том, что сделано как следует, рассказывать приятно, но не интересно – ведь за машину деньги плачены. Поэтому остановимся на том, за что платить не следовало бы.



Вентилятор в кожухе с прорезкой обкоу работает неэффективно.



Давление в запаске равно атмосферному, а насоса в ЗИПе нет.



На шлицах карданного вала нет даже следов смазки.

С крыши уже отклеивается шумоизоляция и скоро повиснет на обивке потолка. Педали потребовали небольшой разводки – иначе нажимать их по отдельности было довольно трудно. Косо стоит руль, но прежде, чем его переориентировать, проверим углы установки передних колес. Схождение – 9 мм при норме $3 \pm 0,9$ мм, да и развал у каждого колеса оказался свой. Продольный наклон осей поворота колес – $0^\circ 26'$ и $0^\circ 33'$, а в инструкции $2^\circ \pm 30'$.

Тросы стояночного тормоза по-прежнему проходят под штангами заднего моста и на бездорожье их могут перевернуть камни. Протягив их поверх штанг – и проблемы не будет.

Под капотом революционных изменений нет, если не считать нового блока ножевых предохранителей, небольшого дефлектора перед радиатором и нового воздушного фильтра. Зато ненавистный резиновый рукав забора теплого воздуха от коллектора – на месте и по-прежнему наполняет салон ароматом горелой резины...

Поскольку «десятка» и ИЖ куплены в одной и той же фирме, ожидать разных подходов к предпродажной подготовке не приходится. Напряжение в бортовой сети даже при выключенных потребителях не поднимается выше 13,6 В, а должно быть в пределах 13,9–14,6 В. Недозаряд батареи обеспе-

чен. Запаска пустая, зато в гидроприводе тормозов – воздуха с избытком! Конечно, все это можно устранить малой кровью, а как быть с гудящим редуктором заднего моста? Через пять минут движения он разогревается так, что не прикоснешься.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Следующий этап – приведение машин в состояние, пригодное для эксплуатации, обкатка и инструментальные замеры наиболее важных характеристик. Тогда же, вероятно, поближе познакомимся с гарантийным ремонтом. Что из этого выйдет, расскажем в очередном номере «За рулем».

На правах рекламы

свобода движения моторные масла motul



В масла Technosynthese® Motul вложил все свое мастерство и знания создания синтетических масел. Motul предлагает масла на базе синтеза, соответствующие самым последним международным стандартам (ACEA/API) и самым требовательным омологациям производителей, чтобы удовлетворить самых требовательных автомобилистов.

Motul 6100: использована усиленная синтетическая основа для достижения максимальных характеристик и снижения потребления масла. Имеет наибольшее количество омологаций европейских производителей.

Motul 4100: технология Technosynthese для оптимальной защиты от износа. Имеет специальную модификацию для дизеля – 4100 Multigrade.

MOTUL

fluid force

Представительство: (095) 443-0494, 443-1084, e-mail: info@motul.ru, www.motul.ru

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

ПРАЗДНИК НЕПТУНА

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ



Подробный рассказ о результатах длительных редакционных испытаний обычно приурочен к крупным числам на одометре. Но коль совместное российско-американское предприятие отмерило «Шевроле-Ниве» ресурс в 90 тыс. км⁴, а его «экватор» (45 тысяч) мы одолели – пора устраивать праздник Нептуна.

КУПАНИЕ ЖЕЛЕЗНОГО КОНЯ

Пожалуй, одним из самых неприятных происшествий, приключившихся с «Ни-

вой», стало попадание воды в цилиндры двигателя. Напомним, что случилось это в пробеге «Евразия-2003» (см. ЗР, 2003, № 9–12), когда самый проходимый из автомобилей перевозил участников пробега через водную преграду. И хотя сразу после происшествия сменили масло, есть основания думать, что негативные последствия купания все-таки настали. Еще тогда, в пробеге, участники заметили, что работа мотора как-то изменилась. По возвращении в Москву звук опознали – изредка постукивал один из клапанов.

Неисправность давала о себе знать эпизодически, поэтому не удивительно, что специалисты фирменной СТО, проводя

обслуживание автомобиля после пробега (на 35-й тысяче), «ничего не услышав, просто так разбирать не стали». С тех пор машина проехала еще 12 тыс. км. Неприятный звук досаждал все чаще и чаще. Поэтому при очередном плановом ТО необходимость замены хотя бы одного из рокеркомпенсаторов никого убеждать не пришлось. Мастера поменяли три компенсатора, масляную раму и цепь с натяжителем.

Аutomobilу предстояли еще две дорогостоящие операции – вторая в истории машины замена заднего бампера и установка сломанного хулиганами правого наружного зеркала. Обе позиции, ес-

* В инструкции на автомобиль – 90 тыс. км, на официальном сайте производителя – 140 тыс. км.

CHEVROLET NIVA

Изготовитель:	«ДЖИ-ЭМ-АВТОВАЗ»
Год выпуска:	ноябрь 2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2002
Пробег на момент отчета:	47 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	
	2004, № 1; 2003, № 2, 4, 6, 8, 12

брежний мазок кистью, а весь мир потом долго пребывает в восторге.

В нашем случае получилось иначе. Времени на полноценные испытания не осталось, и машина пошла в серию такой, как подсказали иностранцы. Результат? Автомобиль легче выполняет скоростные маневры на асфальте, более плавно преодолевает неровности дороги с частичной (!) нагрузкой, даже небольшое «козление», свойственное предсерийному ВАЗ-2123, исчезло. Но стоит теперь нормально загрузить машину (сзади три человека или двое плюс вещи в багажнике), большой ход задней подвески становится заметен при езде по любому российскому городу, не говоря уже про бездорожье. На проселке это перерастает в проблему. С каждой крупной кочкой нужно спускаться медленно, иначе загруженный зад на мягких пружинах качнется до земли и... Прощай-те бампер и 100 долларов.

Ну вот, обрисовав проблему, зададимся вопросом — что делать? Мы для начала решили прикрутить тягово-сцепное устройство от самарской фирмы «Техномастер», а там поглядим. Сер-

заслуживают внимания. Вначале о бампере.

Когда в первый раз его отломил на безобидной вроде бы кочке один из коллег, автор пожурил приятеля. Но спустя всего полгода трюк довелось повторить самому. Потребовалось для этого немного — машина с пятью сиденьями и совсем небольшим грузом в багажнике проехала по большой грязной луже, в которой нашлась ямка. Не понимаете?

Как-то пару лет назад, когда полным ходом шла подготовка к серийному производству «Шевроле-Нивы», авторитетные испытатели от «Джи-Эм» постановили, что для лучшей управляемости необходимо уменьшить жесткость задних пружин, изменить диаметр стабилизатора поперечной устойчивости, еще кое-что поправить. Знаете, как говорят: гениальный художник делает не-

ОШИБКА

В ЗР 2004, № 2 в материале «Год возмужания» была допущена ошибка. В подложку к фото на с. 174 гильотин «АвтоВАЗагрегат» назван изданием от «Тенечко-автомобили». СП «Джи-Эм-АвтоВАЗ» намерен устанавливать подложки от «Тенечко» на автомобили «Шевроле-Нива», однако машина, показанная на фото, была оборудована изданием «АвтоВАЗагрегат».

тифицированное издание встало как влитое. Отныне машина будет касаться земли не пластмассой, а железом.

Теперь о зеркале. Как вы думаете, сколько может стоить его замена — 30, 50 или 100 условных единиц? Смелее, товарищи, все равно вряд ли угадаете. Это стоит триста восемьдесят долларов! И дело не в том, что очень дорого просят за зеркала российского производства. Просто раньше их на машины в минимальной комплектации устанавливали без электрического привода. А теперь только с таковым — старых зеркал на фирменной станции просто нет! Так что приходится раскопаться сразу на два зеркала, блок с кнопками и всю проводку с установкой.

КУПАНИЕ-2

У каждого кассового фильма обязательно должно быть продолжение. Я от «Нивы» ничего такого не ждал, так что купаться пришлось неожиданно-негаданно, только на этот раз не в воде, а в «Тосоле».

Случилось это akurat после преодоления машиной заветной отметки «45 000». В одной из вялотекущих московских пробок привычно включился электровентилятор системы охлаждения. Потом его несно подхватил второй, что тоже иногда бывает.

Поскольку пара пропеллеров работает весьма эффективно, через 5–10 секунд они обычно замолкают. Но тут десять секунд — гудят, двадцать — гудят. Как назло, в последнюю неделю начал барахлить указатель температуры — то 90 с небольшим показывает, как положено, то вдруг 50° С. В общем, срочно ужоу на обочину и задираю капот.

Пара вроде бы не видно, но расширительный бачок пуст. Доливаю «Тосол» и почти тотчас слышу журчание под машиной. Поскольку на улице было темно, место течи удалось определить только на ощупь — сорвался отводящий патрубок с радиатора. Тот самый, что вечно подтекать у нас на экспериментальной 23-й «Ниве», а потом и на этой, серийной. Чтобы вернуть шланг на место, пришлось почти час валяться под машиной — снимать сначала мощную защиту двигателя, потом легкий брызговик. Надевал шланг и зажимал хомут опять на ощупь и, что



Бампер касается неровностей выступом под номерной знак.



Окрашен автомобиль хорошо, но в местах уплотнения дверей уже появились полосы ржавчины.



Указатель температуры до «экватора» немного не дотянул — начал «гнать пургу» гораздо раньше.

ТАБЛИЦА 1. РАСХОДЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ «ШЕВРОЛЕ-НИВЫ» «ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ» (47 тыс. км)

	Работа	Материалы	Сумма, руб.
ТО 2500 км	3737	2710	6447
ТО 15 000 км	2855	2558	5413
ТО 30 000 км	4553	1135	5688
ТО 45 000 км	4210	2930	7140
Итого за плановое ТО	15 355	9333	24 688
Безнаи АИ-92 *			63 000
Средний расход (11,9 л/100 км)			
Итого	15 355	72 333	87 688

* Инструкция требует АИ-95, официальный сайт производителя дает понять, что возможен и АИ-92.

ТАБЛИЦА 2. РАСХОДЫ ЗА 47 ТЫС. КМ «ВНЕПЛАНОВЫЕ»

	Пробег, тыс. км	Стоимость, руб.
Щетки стеклоочистителя	22	270
Замена передних амортизаторов (работа)	35	1134 (504)
Регулировка фар	35	158
Замена шланга отопителя салона (работа)	35	454 (378)
«Тосол»	35	46
Замена датчика положения дроссельной заслонки (работа)	35	417 (189)
Комплект прокладок переднего редуктора	35	56
Замена приводов передних колес	35	1575
Регулировка углов установки колес	35	1260
Смазка «ШРУС»	35	1040
Замена шаровых опор	35	2205
Замена салыника привода колеса (работа)	45	638 (580)
Замена задних тормозных колодок (работа)	45	1175 (653)
Замена заднего тормозного цилиндра, прокачка тормозов (работа)	45	1197 (675)
Регулировка стояночного тормоза	45	109
Замена датчика указателя температуры	45	115 (72)
Охлаждающая жидкость (работа)		
Замена горловины топливного бака	45	674 (181)
Ремонт заднего зеркала (работа)	45	410 (1143)
Замена наружных зеркал (работа)	45	10 776 (4456)
Тягово-сцепное устройство (работа своя)	45	около 1000
Итого		24 709

ТАБЛИЦА 3. РАСХОДЫ «ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ»

	Пробег, тыс. км	Стоимость, руб.
Шины Cooper Discoverer STT, 5 шт.	15	13 500
Диагностика ходовой части и амортизаторов	23	580
ТО 23 000 км (внелепновое)*	23	5000
Опоры шаровые (4 шт.)	35	1200
Бампер задний	35	2835
Приводы передних колес	35	11 970
Сварка локжером (в месте крепления рулевого механизма)	35	1260
Диагностика ходовой части и амортизаторов	35	580
Замена ручки внутренней двери (работа)	35	582 (504)
Замена ремня генератора (работа)	35	679 (504)
Прокачка тормозов	35	315
Ремонт вещевого ящика	35	504
Бампер задний	45	2835
Замена гидроаккумуляторов, цепи, усилителя (работа)	45	4922 (964)
Итого		46 762
Всего (табл. 1-3)		159 159

* Проведено перед отъездом по «Евразия-2003».



Адсорбер крепится лентой из уникального материала. Так проржавев за год с небольшим нужно умирииться.



Нити токообогрева есть в зоне стоянки «дворника», но что толку – лед намерзает на стекло выше него, где обогрева нет.

принципиально важно, гаечным ключом, поскольку достать отверткой невозможно!

Теперь хомут сидит гораздо глубже, его едва можно увидеть из-под капота. Выходит, что все эти 45 тыс. км толстый планг держался на честном слове. Течь отводящего шланга беспокоит многих владельцев: не исключено, что хомут на заводе плохо надевают именно из-за невозможности затянуть его потом отверткой.

ЧТО ТУТ ПЛОХОГО

Хотя на решетке радиатора редакционной «Шевроле-Нивы», или, как ее прозвали, «Шнивы», красуется заграничная эмблема, читатели не перестают спрашивать о слабых местах автомобиля. Не верят пока в безупречное совместное качество.

«Шевроле» собрана лучше, чем старая «Нива», да и автомобили, сходящие с конвейера, с каждым месяцем становятся все совершеннее (впрочем, опыт эксплуатации второй редакционной «Нивы» это, увы, никак не подтверждает – см. ниже). Говорить о каком-нибудь «импортном» уровне качества пока рано – «Шниве» хватает врожденных недостатков.

Наиболее значимые для потребителя – отвратительные хомуты, плохие пыльники, нестабильное качество сборки и/или изготовления (нужное подчеркнуть) узлов трансмиссии. В том числе встречающиеся на большинстве автомобилей рыжки при трогании с места, доставшиеся по наследству от старой «Нивы».

При личной встрече с представителями СП «Джип-Эм-АвтоВАЗ» я интересовался, когда производитель одолеет трансмиссионные люфты. Там о проблеме знают, но пока в машине остается столько шлицевых соединений от старой «Нивы», проблему не решить.

Объяснение вроде логичное, но почему, например, у автомобилей УАЗ (не «Паджеро», не «Ленд-Крузер», а всего лишь УАЗ) проблемы с люфтами в шлицевых соединениях не возникает? непонятно, почему производитель хотя бы не нормирует максимальный допустимый люфт. Тогда покупатели, которые не повезло с конкретным экземпляром автомобиля, получат шанс решить проблему по гарантии.

Владельцев может столкнуться и с рядом мелких неприятностей: приоткрывающимися стеклами задних дверей

(по-видимому, от вибраций), прокручивающимися иногда вхолостую «крутилками» управления климатом и ну очень плохим штатным домкратом. Надеемся, когда-нибудь и до «мелочей» у совместного предприятия дойдут руки. А пока – сами.

ЧТО СКОЛЬКО «ХОДИТ»

Ходимость основных деталей, безусловно, зависит от стиля езды и общего режима эксплуатации. Но ориентироваться можно на такие сроки службы. Тормозные колодки передние служат 20–30 тыс. км, задние – 45–60, амортизаторы в среднем 30–50 тыс. (однако первый поменяли по гарантии на 23-й тысяче), пыльники шаровых опор и шарниров приводов колес – 25–40 тыс. О ресурсе тормозных дисков или сцепления с определенностью можно только сказать, что к пропайденному полста тысячам они замены не требуют.

Подшипники колес иногда приходится подтягивать между плановыми ТО, что весьма неприятно. При каждом обслуживании нам меняют хотя бы один салыник, пыльник или прокладку. Клиновой ремень генератора (такие уже не устанавливают) нормально работает только при одновременном соблюдении нескольких условий. Если он импортный, если шкивы идеально ровные (с этим берет не всем) и если на ремень или шкивы не попадает масло, «Тосол», грязь и прочее.

Если после подтяжки ремня он вскоре вновь начинает повсхивывать, обращаться на станцию нужно не с прось-

бой подтянуть еще сильнее, а с пожеланием заменить ремень и, при необходимости, шкивы. В противном случае может случиться как с нашей «Нивой», когда пришлось менять помпу (по гарантии). Еще раз повторю – это относится только к машинам первого года выпуска, на которые ставили «жигулевские» ремни, впоследствии уступившие место поликлиновым.

ОХ УЖ ЭТИ ИСПЫТАТЕЛИ

Сначала, было бы странно брать вседорожный автомобиль для испытаний и сдвигать с него пылинки. Да, машине иногда доставалось. По крайней мере «скажал» ее по самые фары и в грязь, и в песок, и в снег. Понимая, что рядовой потребитель нагружает машину в меньшей степени, все, что хоть как-то связано с тяжелыми условиями работы, записываю в отдельную ведомость. Или еще лучше – заведу три бухгалтерские книги. Это оправдано, например, лишним ТО (для прогара), не предусмотренным инструкцией по эксплуатации машины. Были и диагностические работы, произведенные исключительно ради подготовки публикации.

Итак, расходы на плановые ТО я назвал «обязательными» (см. табл. 1). Их за 47 тыс. км пробега набралось 87 688 руб., из которых 63 бензиновые тысячи улетучились в атмосферу вместе с отработавшими газами.

В табл. 2 приведена сумма затрат, которые редакция понесла в результате поломок или отказов, никак не связанных с «суровой» эксплуатацией, – это то, с чем столкнулся бы любой на нашем месте. Озаглавить их можно не мудрствуя – «внеплановые». Таких «накало» 24 709 руб.

Наконец, в третьей таблице – «испытательские» расходы (46 762 руб.). Это и заключения в автопробеге до Владивостока, и устранение их последствий, и такая полезная, с точки зрения автора, вещь, как шины, соответствующие назначению автомобиля. Кстати, здесь я не предлагаю следовать примеру. Внедорожные шины – вещь очень специфическая. Если регулярно не лезить в эту, ну понимаешь... – так они и не нужны. Более того, следующая половина ресурса пройдет на шинах стандартной размерности, поскольку свой интерес к внедорожным способностям «Шерле-Нивы» редакция, да и автор в основном удовлетворили...

А теперь углубимся в таблицы – оценим итоги более чем годичной эксплуатации автомобиля. Очень рекомендую поинтересоваться, откуда за 47 тыс. км пробега набралось \$5500.

DOCTORWAX

АВТОКОСМЕТИКА
«ТО, ЧТО ДОКТОР ПРОПИСАЛ!»



HGB132 / 473 ml
SMART WASH & WAX
Шампунь с воском
(концентрат)

Профессиональная формула. Прекрасно отмывает кузов и защищает покрытие полимерно-восковой пленкой до следующей мойки. Предохраняет краску от ультрафиолета, соли, песчинок. Отличная формула от аналогичных составов заключается в использовании полимеров в смеси с воском «Карнауба», которые «запечатывают» микротрещины, образовавшиеся в краске и защитном слое полироли.

Шампунь DoctorWax разработан специально для усиления и обновления действия защитных полиролей серии DoctorWax на основе комбинированных полимеров (HGB251), тефлона (HGB233), воска «Карнауба» (HGB221), но совместимы с полиролями и другим производителями.

HGB108 / 473 ml
SMART CAR WASH
Шампунь-кондиционер
(концентрат)

Профессиональная формула. Не оставляет подтеков, имеет приятный ванильный аромат. Благодаря содержанию специальных полимеров «подпитывает» слой полироли, увеличивает его оптическое преломление, усиливает эффект и блеск краски. Предназначен для любых видов лакокрасочных покрытий, а также пластика, стекол, резины, металлической отделки.

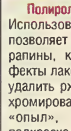


HGB263 / 473 ml
PRE-WAX CLEANER POLISH
Поліроль-очиснитель



Предназначен для подготовки кузова для нанесения защитной полироли. Применяется для всех типов покрытий, рекомендуется для красок «металлика» с лаковым слоем.

HGB281 / 473 ml
PRE-WAX CLEANER
POLISH & SCRATCH
REMOVER



Поліроль для удаления царапин. Использование данного средства позволяет убрать неглубокие царапины, кузовные рисы и дефекты лакокрасочного покрытия, удалить ржавчину и окисления с хромированных деталей, убрать «опил», образовавшийся при подкраске кузова.



25 000 наименований первоклассных товаров для автомобиля, гаража, мастерской оптом и в розницу, сеть дистрибуторов по СНГ

АВТОМАГ
МАГАЗИН ДЛЯ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ
(095) 721-3333 www.agh.ru

«Джи-Эм-АвтоВАЗ» сообщает, что...

С февраля 2004 года АвтоВАЗ перешел на производство новой коробки передач для автомобилей «Шерле-Нива».

Раньше пакет шестерен на вторичном валу при сборке сжимался одной гайкой, что вызывало большую осевую нагрузку на детали вторичного вала. Сейчас используется стопорное кольцо между шестерней заднего хода и ступицей синхронизатора V передачи. Таким образом, часть усилия воспринимает на себя стопорное кольцо, а другую часть – гайка.

Введена пружинная шайба между шестерней заднего хода и ступицей синхронизатора V передачи. Для посадки шестерен заднего хода и ступицы синхронизатора V передачи вместо шпонки используются звольентовые шлицы. Такие же выполнены и на фланце хвостовика вторичного вала – вместо прямобочных.

Новый агрегат лучше старого как по работоспособности, так и по шуму.

АМЕРИКЕ РОССИЯ ПОДАРИЛА ВЕЗДЕХОД...

СЕРГЕЙ МИШИН



CHEVROLET NIVA

Изготовитель:	«ДЖИ-ЭМ-АВТОВАЗ»
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2003
Пробег на момент отчета:	11 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2004, № 2

С декабря прошлого года в редакции появилась вторая «Шевроле-Нива». Работает на хозяйстве – обслуживает испытания шин: обкатывает новые покрышки, перевозит тяжелый прицеп с оборудованием и колесами. За два последних месяца машина пробежала 9 тыс. км, а всего – 11 000. Немного, однако кое-какие впечатления уже есть.

Несколько лет назад у нас появился термин «российская иномарка». Можно ли к этой категории причислить «Шевроле-Ниву»? Внешность и интерьер, хорошая аэродинамика, технический уровень (выпуск топлива, нейтрализатор, гидронатяжитель цепи ГРМ, усилитель руля и т. д.) будто бы соответствуют мировому, «иномарочному» уровню. Комплектующие по большей части сделаны в России. Однако современный автомобиль – не только модная внешность и передовые конструкторские решения.

Это и качество сборки, и надежность, и уровень сервиса. Вот здесь-то и выявилось, насколько обоснован у нашей марки титул «ино».

Модель 2004 года – позиционированный таким образом «автомобиль будущего» осенью 2003 года появился в продаже, а вскоре и в редакции. Чем обновленная модель отличается от предыдущей, мы подробно рассказывали в ЗР, 2004, № 2. В официальном документе, полученном от СП, среди прочих нововведений значилась и система выпуска немецкой фирмы «Теннеко». Однако на глушителях нашей машины – вазовская маркировка! Импортная же система, как выяснилось, появилась только в феврале 2004 года. А между прочим, этим и другими изменениями мотивировалось повышение цены на автомобиль, когда под у. е. вместо доллара стали подразумевать евро. Неужели поликлиновой ремень, простенький радиатор ГУРа, противотуманные фары, зеркала с электроприводом и даже замена российской системы выпуска на немецкую стоят полторы тысячи долларов?

СТАРАЯ ПЕСНЯ О ГЛАВНОМ

Много красивых слов сказано о неустанной борьбе за качество. А что на де-

ле? В продажу попал автомобиль с гудящим редуктором переднего моста! Слава богу, в Тольятти, где автомобиль не сет службе, редуктор поменяли по гарантии весьма оперативно. Но в Москве для подобной процедуры надо выстоять в очереди два месяца. Значит, дефект серийный?

«Поющий» редуктор – не единственный повод, который заставил обращаться на гарантийку. На второй тысяче пробега в задней подвеске появились печальные стуки – после непродолжительной болезни скончался правый амортизатор.

Поиски неисправности помогли обнаружить еще одну составляющую «качества» – пластиковая коробка клапана вытяжной вентиляции попросту валялась за аркой заднего колеса.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «ШЕВРОЛЕ-НИВЫ» (0–11 тыс. км)

Детали и материалы	Цена, руб.
Щетки стеклоочистителя	300
Тягово-сцепное устройство	850
ТО 2500 км (с расх. материалами)	5200
Бензин	15 500
Антикоррозийная обработка	6000
Подкормки	2000
Сигнализация	7000
«Полы»	30
Всего	36 880

Уплотнители задних дверей подтирают их так, что кромки дверей топорщатся над проемами, а при движении плафон салона помаргивает, сигнализируя, что двери закрыты неплотно. Впрочем, это не страшно – уплотнители обомнуты и все придет в норму. А почему стекла задних дверей по-прежнему сползают вниз, как у машин из первой партии?

Почему для управления отопителем рычаг воздушной заслонки все так же приходится «забрасывать» в положение, следующее за желаемым, и возвращать назад – только так можно противостоять люфтам в приводе?

При скорости 60 км/ч и выше в салон попадает морозный воздух, замет-



Амортизаторы «Шви-Нивы» – детали расходные.



Замок спинки сиденья перестал работать в первые же дни.



Сальник «раздатки» продержался всего 8 тыс. км.

но взбодравляя переднего пассажира. Холодок бежит через забортник системы отопления и вентиляции, минуя радиатор отопителя. Похоже, нарушилась регулировка в приводе заслонки рециркуляции. Но чтобы добраться до нее, нужно снять панель приборов. Да и сама система отопления далека от идеала: двигатель прогревается довольно быстро, но правая нога водителя будто в духовке, а левая мерзнет. Об этом мы говорили еще в далеком 2002 году, после поездки на экспериментальной машине на русский север.

Решетка дефлектора на верхней части панели приборов уже покорибилась так, что колесико управления заслонками потрусило в ее недра. Теперь, чтобы изменить направление воздушных потоков, его нужно крутить гвоздиком или энергично продавливать решетку ладонью.

Замок левой части спинки заднего сиденья после нескольких щелчков перестал работать. Смазали, «потренировали» – наладилось.

Вскоре заморгали габаритные огни и подсветка приборов. Представьте себе автомобиль, движущийся в плотном потоке, который, как шпиль, периодически гасит «габариты», а через две-три минуты вновь их зажигает. Так ведь и до беды недалеко! Позже нашли источник «тайных сигналов» – клавиша наружного освещения. Потом она и вовсе отказалась работать.

Бывает, не выключаются противотуманные фары. Контрприем – энергичная езда по кочкам – минут через десять срабатывает безотказно.

К восьмой тысяче издох и «долгожитель» – задний левый амортизатор и, что называется, до кучи, задний сальник «раздатки». Уж если ехать в сервис, то с богатыми «гостинцами»!

Почти в это же время засвистел ремень генератора. Тот самый, «надежный и долговечный» поликлиновой. С тех пор в каждой мелкой луже ремень, словно кабанчик, хрюкает и радостно повизгивает. А что будет, если попадет лужа поглубже? Или американский вседорожник к ним не расположен?

За эти же восемь тысяч из радиатора бесследно исчез литр «Тосол» (как это знакомо), сточились щетки стеклоочистителя и... справа сзади вновь появился знакомый стук.

Что ж, лозунг советских пятилеток «Догоним и перегоним Америку!» в первой части подтвержден. Похоже, «Шевроле-Нива» не превосходит наши машины качеством, хоть и гордо несет американскую эмблему... □



- Холодные сварки, эпоксидные клеи, цианоакрилаты
- Растворители и преобразователи ржавчины
- Специальные ремонтные наборы
- Обширная коллекция кремов и лосьонов для очистки и защиты рук

- Формирователи и уплотнители прокладок
- Новейшие автомобильные герметики
- Аэрозольные фиксаторы резьбы

- Смазки консистентные и аэрозольные
- Очистители агрегатов автомобиля и поверхностей
- Средства, повышающие КПД двигателя

самая большая и разнообразная линия сервисных продуктов

Эксклюзивный дистрибьютор в России ПЕРМАТЭКС-ТРЕЙДИНГ www.permatex.ru (095) 487-25-06, 487-37-06

DAEWOO MATIZ

Изготовитель:	«УЗДЭАВТО»
Год выпуска:	2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2002
Пробег на момент отчета:	50 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 3, 6, 9, 12

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

«ДЭУ-МАТИЗ» (0-50 000 км),	руб.
Расходы на бензин	33 200
Расходы на обслуживание и запчасти	24 243,41
Итого	57 443,41



ПОЛЕТ ШМЕЛЯ И ПОЛГАРАНТИИ

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

По законам аэродинамики шмель, как известно, летать не может — однако же летает. Так и «Матиз» — смотришь на его хиленькие аккумуляторы да стартерчик и не понимаешь, каким чудом все это пускает мотор в любой мороз. Куда более серьезные «звери» пасуют, а этот кужжит и заводится...

Вообще говоря, пробежав вместе с «Матизом» 50 000 км, я окончательно пришел к неожиданному для окружающих выводу: эта машинка — для зимы! Потому что зима — это не только Дерсу Узала с уссурийскими тиграми по брюху в таежных снегах, но и Город с его привычной неготовностью к морозам и снегопадам. Так вот — когда к брошенным где попало автомобилям добавляется такое же количество неубранных сугробов, когда проезжая часть порой сужается до «велосипедной» дорожки, а без того тесный двор превращается в обледеневшую мышеловку без сыра — тогда-то маленький узбекский «шмель» начинает притягивать завистливые взгляды: там пролез, отсюда вылез, тут припарковался... При этом он довольно лихо переползает через снежные брустверы, а еженедельные загородные пробеги километров по шестисте вообще не считают за работу. И самое главное, обладает двумя первоочередными качествами, необходимыми автомобилю в России: легким пуск и отличная «печка». За это прощаешь и неспростительности модели, и тесноту в салоне, и малочисленность подкапотного «табуна»...

СТОИМОСТЬ «КРУГОСВЕТКИ»

Техобслуживание, посвященное пробегу «вокруг экватора» (40 000 км), обошлось относительно дорого — сумма затрат составила 8578 руб. 96 коп. Примерно половину «кушала» работа, остальное — запчасти и «расходники». Количество замененных деталей на сей раз выглядело внушительнее, чем обычно: натяжитель ремня ГРМ, три ремня всех мастей, свечи зажигания (это четвертый комплект, между прочим), фильтры «по кругу», а также комплект передних тормозных колодок... Плюс масло 5W40, естественно.

По закону подлости буквально через пару недель после визита на сервис в дальней ночной поездке вокруг стало непривычно темно... Увы — «кончился» ближний свет фар. До дому кое-как добрались — то на дальнем, то на «табуретах», но было неприятно: снег, грязь, встречный поток... Пришлось олягать ехать на «гарантийку», чтобы через пару часов выслушать неосождавший вердикт — мол, у вас лампочки сгорели, только и всего... До сих пор не верится, что две лампы могут сгорать синхронно — куда более похоже на окислившиеся контакты. Однако куда деваться — сервисные «гуру» признали случай негарантийным, а потому редакционная касса похудела еще на полтысячи рублей...

Заговорив про деньги, нельзя не отметить, что в свое время мы явно пожмотничали, выбирая зимние шины, — теперь экономия выходит боком. Если в первую зиму особых претензий к «Та-

ганке» не было, то сейчас ситуация изменилась — похоже, за 20 тысяч зимних километров они утратили не только половину шипов, но и прежнюю геометрию. Во всяком случае, дорогу держат куда хуже, чем год назад. «Матизовод» из соседнего кабинета, разорившийся в свое время на «Гиславде», понимающе усмехается... Мы с «Матизом», однако, не огорчаемся, потому что коллеги как раз затеали «очень своевременный» тест зимних шин подходящего размера. Клянуть не будем, но втайне надеемся, что за исполнение роли носителя агрегатов маленькому «узбеку» что-нибудь да переплатят...

А может, просто дотянем до тепла и на родную резину перейдем. Весна все-таки... □



Ближний свет — буквально за несколько минут до того, как лампочки неожиданно перестали.



Все эти детали еще могли бы послужить, однако регламент непреклонен — в расход! Отсюда и предсказуемость машины...



Какой владелец «жигулей» стал бы менять колодки при таком износе?

ЛОЖКА К ОБЕДУ

ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

В апрельском номере журнала мы показали способы проверки электрической цепи бензонасоса на ВАЗ-2110...2112. Будем считать, что она исправна: насос привычно жужжит. Но означает ли это, что бензин нормально поступает к форсункам? Нет! Здесь могут встретиться свои неприятности.

Начнем с самого простого. Снимаем защитный колпачок штуцера (фото 1), подложим снизу ветку, чтобы не обрызгать моторный отсек бензином, и жалом тонкой шлицевой отвертки нажмем на золотник штуцера. Тонкая, слабая струйка бензина говорит о низком давлении в топливной рампе — причину придется искать. Если бензин брызнет с хорошим напором, есть надежда, что давление близко к норме (2,8–3,2 бар), остается его измерить манометром. Специалисты сервиса делают это топливными манометрами с переходниками. Мы же воспользуемся простым, от шинного насоса. Важно лишь, чтобы предел измерения был не менее четырех бар. Понадобится еще кусок бензостойкого шланга длиной 150 см с внутренним диаметром 10–12 мм, а к нему два хомута.

Колпачком колесного вентиля вывернем золотник из штуцера топливной рампы (давление уже ставили) (фото 2). На штуцер надеваем шланг манометра и затягиваем хомутом. Включаем зажигание, не заводя двигатель: через две секунды давление топлива в рампе должно подняться до 2,8–3,2 бар и на этом уровне стабилизироваться (фото 3).

Если оно значительно ниже (около 1 бар) и остается таким продолжительное время, нужно

проверить подающую магистраль 4 (см. рис.) — скорее всего, она засорилась. Здесь два проблемных места: топливный фильтр 5 и сетка бензонасоса 2.

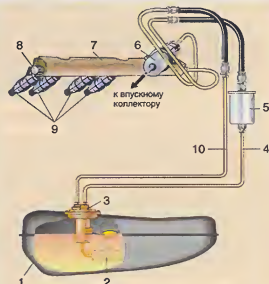


Схема системы питания: 1 — топливный бак; 2 — сетка электробензонасоса; 3 — электробензонасос; 4 — магистраль подачи топлива; 5 — топливный фильтр; 6 — регулятор давления; 7 — топливная рампа; 8 — штуцер; 9 — форсунки; 10 — магистраль слива топлива.

Сначала проверим фильтр. Он находится под днищем кузова возле бензобака (фото 4). Если он в порядке, посмотрим сетку насоса. Вынимаем бензонасос из бака, снимаем сетку и промываем.

Перед установкой бензонасоса очень полезно проверить герметичность и надежность под-

соединения его трубки (стрелка на фото 5) к топливной магистрали.

Вы, конечно, спросите, что делать, если подающая магистраль чиста, насос жужжит, а давление низкое. Менять насос! Он изношен.

А бывает и так, что насос работает, а давление в рампе вообще нет! Такое случается зимой, если на дне бензобака много воды. Замерзнув на сетке насоса, она превратит поступление в него бензина. Что делать? Разводить под бензобаком костер, подогревать его паяльной лампой или другим источником огня — ни в коем случае. Лучшее ужнять бензонасос и очистить от льда. Другой вариант — для неторопливых: закатить автомобиль в теплое помещение и ждать... Кстати, в этом случае имеет смысл заодно слить из бензобака воду. Дело хлопотное, зато благодарное.

Но вот мы убедились в том, что давление в рампе нормальное. А поступает ли бензин в цилиндры двигателя? Это не факт! Форсунки могут засориться, подача топлива снижается, а то и полностью прекращается. Но иногда на форсунки не поступает сигнал управления, хотя сами они исправны.

Контроль начинаем с осмотра свечей зажигания. Влажные — значит, топливо поступает. Сухие?.. Тогда проверим пробником сигнал на разьеме жгута форсунок (фото 6). Есть, а свечи сухие? Придется отвернуть винты крепления рамы и приподнять ее под впускным коллектором, чтобы стали видны сопла форсунок. Включаем зажигание и проверяем вращением коленвала двигателя. Не видно струек бензина? Значит, придется форсунки снять и, скорее всего, заменить новыми.

Правда, почти в каждом серьезном сервисе вам предложат их промыть. Поинтересуйтесь ценами: если новый комплект форсунок немногим дороже промывки, предпочтение стоит отдать замене. Ведь у старых форсунок бывают и возрастные болезни.



Есть давление?



Золотник штуцера.



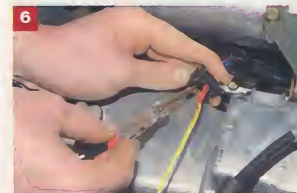
Ну и сколько там?..



Топливный фильтр.



Шланг бензонасоса.



Есть питание?

ЕВРОСАРАЙ

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН.
ФОТО АВТОРА

Современный автомобиль – товар дорогой. Устаревшие же модели хотя и дешевы, но сердиты (по отношению к нам с вами). Например, ВА3-2104: его древняя конструкция мало соответствует нынешним понятиям о комфорте и безопасности. Правда, при желании многое можно усовершенствовать самостоятельно.

Пустой автомобиль радует отменной обзорностью. Тонкие стойки кузова и обилие стекла позволяют без помех озираться на все четыре стороны.

Важный элемент пассивной безопасности – дополнительный стоп-сигнал (фото 1). Свои я установил на кронштейнах (рис. 1) и подключил к штатным фонарям.

Им, кстати, тоже «досталось». Ведь устроены они так, что для замены ламп нужна ловкость рук карточного шулера и нервная система шпагоглотателя. Невверное движение – и отворачиваемая на ошупь гайка навски провалится в полость заднего крыла. Пришлось изготовить удлиненные (рис. 2). Теперь

предосторожности излишни – с первых оборотов новые гайки на виду.

«Четверка» – автомобиль не самый большой, поэтому места, особенно при поездках с полной выкладкой, хронически не хватает. Вместе с тем даром пропадают обширные полости за обивкой багажника. Ликвидировав «декорацию» и окантовав острые края подштамповок старым дверным уплотнителем, я получил удобное местечко для мелочевки. А чтобы не рыться среди вещей в поисках малой инструментальной сумки (у меня это серая вазовская коробочка), храню ее под капотом, на полке ниже ветрового стекла (фото 2).

В салоне ящичков и полочек больше, но и они требуют доработки. Скажем, штатные петли крышки перчаточного

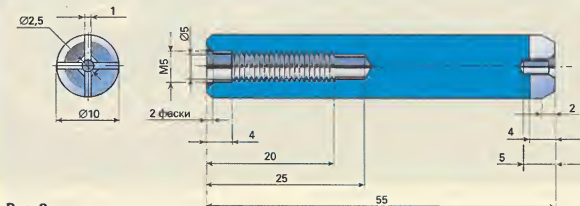
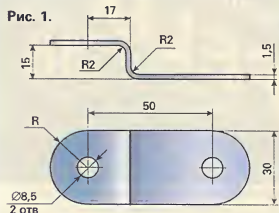


Рис. 2.

Но стоит основательно загрузить багажник – и салонное зеркало «упирается» в асфальт. Причина очевидна: в универсале заднее стекло расположено дальше и ниже, чем на седане. Чтобы устранить недостаток, надо немного опустить зеркало, подложив под опорную площадку пару обычных гаек М8. Эстеты могут изготовить специальные проставки. Но здесь важно угадать высоту: перестараетесь, и декоративная накладка основания не встанет на место.

Альтернативный вариант – покупное зеркало на присоске – не рекомендую: и стекло загорает, и угол обзора мал, и переключатель «день-ночь» отсутствует.

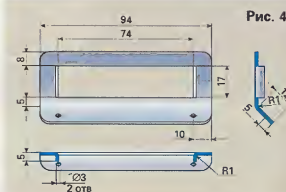
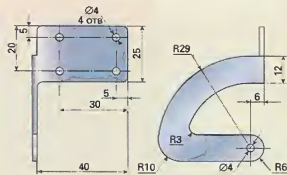
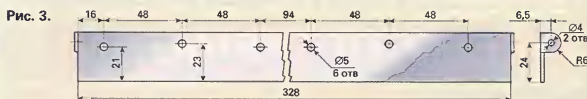


Рис. 4.





ящика «крадут» часть объема да еще норовят прищемить содержимое. Самоделные шарниры (рис. 3) лишены этих недостатков (фото 3).

И последнее. Человек издревле тянулся к свету. По мнению ученых, его недостаток вызывает дискомфорт, а то и приводит к депрессии. Поразмыслив, я решил застраховаться от таких неприятностей. Для начала в верхнюю травмобезопасную накладку врезал плафон дневного света (фото 4). Плафон запитал от системы освещения салона, а фонарик местной подсветки — от постоянного источника. При таком освещении можно читать и писать в темноте, а луч точечного источника хорошо подсвечивает пепельницу. Единственным темным углом осталась полка под перчаточным ящиком. Ее «светочем» стал «жигулевский» плафон (фото 5), установленный на специальной кронштейне (рис. 4). Завершил электрификацию «волговский» светильник на левой консоли полки багажника (фото 6).

Как видите, труд невелик, зато польза очевидна. Не все решения оригинальны, но каждое хоть чуть-чуть делает автомобиль комфортнее или безопаснее. А значит, и современнее. □

На правах рекламы

Попробуй, продай им плохое масло...

 **STATOIL**

Сделано в Швеции

Представительство Санкт-Петербург (812) 103 0782.

Официальный дистрибьютор ООО «Фаворит Ойл» Москва (095) 787 7131
 Наши региональные дилеры и партнеры: Москва: (095) 780 4660, 521 7330, 787 7158, 903 5381, 369 0514, 273 4374, 370 3700 Мурманск: (8152) 548 843 •
 Волгоград: (8442) 679 613, 306 488 • Воронеж: (0732) 553 565 • Рязань: (0912) 766 339 • Магачкала: (8722) 624 971 • Брянск: (0832) 571 208 •
 Ростов-на-Дону: (8632) 529 466, 578 068 • Ульяновск: (8422) 258 782 •
 Новосибирск: (3832) 118 292 • Обнинск: (08439) 91 287 • Нижний
 Новгород: (8312) 608 610, 668 783 • Тула: (08472) 248 275



МЕХАНИЧЕСКАЯ СИМФОНИЯ

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Каждой модели автомобиля присущ «акустический портрет», который можно считать нормой. Отличая от нее чаще всего укладывают на тот или иной дефект.

Неподготовленный человек, вооружившись автомобильным стетоскопом, неизменно приходит в восторг от услышанного, но дальше дело не идет: некоторые шумы очень схожи и уверенно указать их источники даже мастеру непросто. Бывает, что едва различимый гул указывает на гораздо более опасные события, чем резкий стук. Недавно нам позвонил один из постоянных заказчиков и с испугом в голосе поведал о страшном «клапанении» в моторе, возникшем после замены масла и фильтра. Завершив «допрос с пристрастием», я предложил клиенту внимательно осмотреть масляный щуп. Минутой позже — новый звонок: захлебываясь от счастья, хозяин сообщил, что дефект уже устранен! Погнутый щуп задевал противовес коленвала. Разогнуть — дело одной секунды. Конечно, такие «попадания в десятку» бывают не всегда.

Когда в голос двигателя появляются низкие нотки с неравномерным «харканьем», пора проверить водной

насос. Если заклинит на «классике», мотор, продолжая работать, перегреется. Итоги зачастую плачевные. На переднеприводных автомобилях ВАЗа (кроме 1,5-литрового восьмиклапанного) перегрева не случится... так как мотор с оборванным ремнем ГРМ и погнутыми клапанами не работает. Но ремонт в обоих случаях не из дешевых!

Перетянутый зубчатый ремень воеет, как битый «мессершмит» в советских фильмах. Но шум изношенных подшипников генератора почти такой же. Порой приходится проводить небольшое исследование: первым делом — снять ремень генератора. Звук исчез? Подшипники нужно менять. Сохранился? Значит, переключаем внимание на привод ГРМ.

Иначе ведет себя цепь. Даже новая сильно колеблется — задача успокоителя не дать ей разбуживаться. Изношенную сдержать еще сложнее: она бьет по башмаку натяжителя и успокоителю, и если, не ровен час, перескочит через зубья звездочки, то не миновать гнутых клапанов! Если шум возник в пути, можно отпустить до конца натяжитель (путь выбирает «слабину», сколько сможет) и потихоньку тя-

нуть до ближайшего сервиса. Подобные происшествия совершенно обыденны на «нивах» ВАЗ-21213 — у них башмак натяжителя редко ходит больше 20 тыс. км.

Стук клапанов, как правило, следствие чрезмерных зазоров в приводе. При плавном изменении числа оборотов не пропадает. Вывод: необходима регулировка. А вот в двигателях переднеприводных машин ВАЗа есть источник похожих несильных стуков: толкатели клапанов при работе покачиваются. Звук может появляться и исчезать. Такова врожденная особенность двигателя. Впрочем, безобидная — закроем на нее глаза.

Если застучат детали шатунно-поршневой группы, причин для тревоги побольше. Но и тут надо все разложить по полочкам. Стук поршней — результат сильного износа двигателя. Звук высокого тона, «колокольный». На первый взгляд, ничего страшного. В перспективе — угроза поломки поршней.

Стук шатуна иной — тяжелый, будто кто-то бьет рукояткой молотка по блоку. Обычная причина — задир шатунной шейки коленвала и вкладышей нижней головки шатуна. Зазоры большие, металл бьется в металл — ездить нельзя! Дело может завершиться поломкой шатуна, и тогда конец блоку цилиндров.

Определить, какой из шатунов виноват, просто: поочередно отключаем провода свечей. На какой стук пропал, там и «битый» шатун. Но простота часто обманчива.

Однажды прибыл владелец ВАЗ-2109 с жалобой на стук шатуна третьего цилиндра. Мы проверили. Хозяин прав! Когда же сняли поддон, с удивлением увидели шатунную шейку и вкладыши в образцовом состоянии! За-



гадка? Но тут звякнул в поддоне странный кусок металла. Ба! Да это же обломок юбки поршня! Оказалось, что в заводском поршне изначально была трещина — она и привела к поломке (см. фото). Кстати, звук треснувшего поршня не «колокольный». Этот случай пополнил копилку нашего опыта.

...Владелец ВАЗ-2110 забил тревогу, обнаружив в двигателе какое-то «потрескивание». Догадываясь, в чем дело, «просекку» в прокладке под выпускными коллекторами мы все же нашли не сразу — работы тут немало, ведь двигатель «увешан» элементами системы впрыска... Причина же не нова. Заводские, почти необжимаемые прокладки годятся для уплотнения тщательно обработанных стыков, что не всегда соблюдается. На моторе клиента мы применили мягкую асбестографитовую прокладку — жалоб больше нет.

А вот история почти невероятная: коллега-мастер, своими руками собрав «жигулевский» двигатель, наслаждался результатом около 6 тыс. км, а потом услышал непонятный ягыз. Созвали консилиум... Долго искали источник шума, пока заметили, что гайку храповика и винт крепления «паразитной» звездочки можно крутить голыми руками! Хозяин божился: при сборке, мол, «затянул намертво». Мы поняли одно: и на старуху бывает проруха! □



СПЕЦНАЗ ВЫРУЧИТ!

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Кто не сталкивался с ситуацией, когда для работы требовался клей, обладающий специфическими свойствами. За примерами далеко ходить не надо. Если внутреннее зеркало оторвется от ветрового стекла, его можно вернуть на место, воспользовавшись тем или иным клеем. Но

будет ли достойный результат? Случается, чуть тронешь — и зеркало вновь отвалилось. Между тем для этих целей существуют специальные клеи — прочные, но достаточно эластичные, компенсирующие разницу в тепловом расширении деталей.

Выбор подобных клеев немалый (фото 1), упаковки похожи,

технология работы практически одинаковая. Стекло в месте наклеивания и площадку под зеркало очищаем и обезжириваем, наносим на площадку праймер, а когда он высохнет — каплю клея. Прижимаем площадку к стеклу и удерживаем полминуты. Зеркало устанавливаем на площадку после полного отверждения клея —

через 10–15 минут. Такими клеями можно соединять любые металлические детали со стеклом, но некоторые нельзя использовать во всех «кулаках» машины. Пример — на фото 2 — однокомпонентный «фотоотверждаемый» клей фирмы «Лексар». Он твердеет только при дневном освещении, желательнее — при ярком солнце.

А теперь о «спецназе», призванном восстанавливать электропроводящие нити и контакты — например, в системе электрообогрева заднего стекла. Составы бывают одно- и двухкомпонентными. В некоторых случаях клей полимеризуется под действием активатора. Электропроводимость обеспечивают специальные добавки, скажем, серебро. Все проверенные нами препараты показали хорошие результаты (фото 3).

Фотоклей. Отверждается только при естественном дневном свете!



Клеи для зеркал заднего вида и элементов отделки автомобиля.



Комплекты для восстановления электрообогревателя заднего стекла.

Наклеив трафарет, наносим компаунд.



«Холодные сварки» — специально для ремонта топливных баков.

КЛЕИ И КОМПАУНДЫ ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАБОТ

Название препарата, поставщик, страна-производитель	Расфасовка	Цена, руб.
■ Препараты для приклеивания зеркал заднего вида и элементов автоотделки		
Rear View Mirror, QJALCO, США	0,6 мл праймер, 0,3 мл клей	65
Агезив для приклеивания зеркал заднего вида и автоотделки, Done Deal, США	3 мл праймер, 3 мл клей	78
Rear View Mirror, VersaChem, США	0,6 мл праймер, 0,6 мл клей	100
Rear View Mirror & Auto Trim Adhesive, ABRD, США	0,6 мл праймер, 0,6 мл клей	61
AUTO TRIM ADHESIVE (клей для молдингов), Permadox, США	1 мл активатор, 2,5 мл клей	83
Фотоклей «Лексар», Россия	1 мл	30

■ Составы для ремонта электрообогревателя заднего стекла		
Комплект для ремонта нитей и контактов, Done Deal, США	0,3 мл активатор, 0,5 мл серебряный компаунд	193
REAR WINDOW DEFROGGER	до 20 см повреждения, 0,6 мл активатор	65
Electrically conductive (для электроконтактов), Permadox, США	0,8 мл компаунд	
REAR WINDOW DEFROGGER, Quick Grid (для нитей обогревателя), Permadox, США	1,4 мл	130
PulsarVOLT, Pulsar, Польша	до 10 см повреждения нет движущихся	215*

■ Препараты для ремонта пробоин топливных баков		
INSTANT GAS TANK REPAIR, Permadox, США	28,4 г	42,8
GAS TANK & RADIATOR REPAIR, Permadox, США	28,4 г	42,8
Герметик бензобака KERRY, Россия	25 г	30

■ Фиксаторы втулок, подшипников стопорных штифтов, шпонок, шлицевых соединений		
BEARING MOUNT FOR WORN PARTS, Permadox, США (для изношенных деталей, с зазорами до 0,5 мм)	6 мл	90,8
SLEEVE RETAINER, Permadox, США (васкопопечный фиксатор для полых осей)	6 мл	59,2
BEARING MOUNT FOR CLOSE FITS, Permadox, США (для полных и скользящих посадок с зазорами до 0,13 мм)	50 мл	290,5
SEALANT PNEUMATIC/HYDRAULIC, Permadox, США	50 мл	346,6

■ Средства для улучшения захвата инструментом винтов, гаек и т. п.		
SCREW&SOCKET GRIPPER, Permadox, США	15 мл	84,6

*Наценка в розничной торговле более 50%.

6



Анаэробные компаунды для сборки агрегатов с различными посадками и зазорами.

7



Применяются для установки подшипников, направляющих втулок, шлонок, штифтов и т. п.

8



Анаэробный герметик для гидравлических и пневматических систем. Не засорит их.

А вот «холодные сварки», но опять-таки специализированные (фото 5), выручат при сквозной коррозии топливного бака или металлических трубок радиатора — они устойчивы в присутствии нефтяного топлива и охлаждающих жидкостей. Отрезав кусочек «колбаски» или «пластины», разминаем его до однородной массы и наносим на очищенную и обезжиренную поверхность вокруг отверстия. Обширное повреждение лучше перекрыть металлической заплатой. Состав отверждается два часа. Но как (чудес не бывает!) лучше ремонтировать пустым.

Во многих случаях собранный узел (из новых или даже с заметными износами деталей) можно сделать надежной или работоспособной, воспользовавшись анаэробными компаундами и герметиками (фото 6). Эти составы дополняют, а иногда способны полностью заменить традиционные механические соединения, причем требования к допускам на размеры деталей в таких случаях могут быть значительно снижены, а люфт в шлицевых, шпоночных и тому подобных соединениях полностью ликвидируется. Выбирать препарат (фото 7) нужно с учетом того, какая по-

садка деталей требуется. Соответствующая информация — на упаковках и в инструкциях. Если узел следует разобрать, его нагревают, и клей размягчается.

Следующие в нашем списке — анаэробные составы для повышения надежности и герметизации фитинговых соединений и мест установки датчиков в гидравлических или пневматических системах. Они не должны содержать наполнителей, способных засорить фильтры, клапаны и другие элементы таких систем (фото 8).

Встречается в продаже и странная «жизотика».

Например, такое средство, как **SCREW&SOCKET GRIPPER**. Из инструкции следует, что оно улучшает захват крепежа инструментом... и более равномерно распределяет контактные нагрузки. Мы не смогли пройти мимо. Попробовали. Никакого эффекта.

Важное условие успешного применения почти всех названных в таблице материалов — температура не ниже +5°C. И еще: срок годности не должен быть просрочен. Не раз могли убедиться в том, что малейшая невнимательность покупателя оборачивается потерями! □

Automotive Components

Мы не копируем,
мы делаем лучше!



Водяные насосы FENOX LEADER

Традиционно, для достижения максимальных характеристик, продукция FENOX под маркой LEADER производится с применением самых прогрессивных технологий и материалов. Насос FENOX LEADER, в отличие от обычного насоса, имеет пластиковую, а не чугунную крычатку, устойчивую к высоким скоростям подшипник со специальной смазкой и керамические уплотнения последнего поколения. Для снижения нагрузки на подшипник вращающаяся масса в высокоскоростных насосах LEADER уменьшена в 5 раз по сравнению с обычными насосами.

КОМПОНЕНТЫ

из суперконструкционного легкого пластика, прочного как металл. Конструкция оптимизирована с применением последних технологий компьютерного моделирования и имеет самый эффективный профиль лопастей крычатки.

Подшипник последнего поколения состоит из двух полнупривинных керамических колец, притертых друг к другу на молекулярном уровне. При такой конструкции уплотнение сохраняет герметичность даже при наличии люфта подшипника и медленном изнашивании благодаря низкому трению между элементами (коэффициент трения $\mu=0,001$).

Специальная смазка для высокоскоростных подшипников в сочетании со специальной конструкцией и сверхпрочным сплавом



Компания FENOX производит более 5000 наименований узлов и компонентов для большинства автомобилей: MERCEDES, AUDI, BMW, FORD, OPEL, RENAULT, FIAT, TOYOTA, MAZDA, NISSAN, HONDA и т.д., а также и для российских LADA, GAS, UAZ.



На ВАЗе:

- ВЛАДИМИР ГУБА** главный конструктор (1)
АЛЕКСАНДР СВИРИДОВ отдел проектирования механизмов и систем кузова (2)
АЛЕКСАНДР ДОРОФЕЕВ отдел доводки трансмиссии (3)
АЛЕКСЕЙ КЛИМЕНКО отдел доводки трансмиссии (4)



1. Есть ли перспективы у автомобилей ВАЗ-2115 получить моторы увеличенного литража?

Пока таких перспектив нет – завод в ближайшем будущем не планирует комплектовать автомобили семейства «Самара-2» двигателями большего литража, чем в настоящее время.

2. Расскажите, как на ВАЗ-2110 выпуска 1999 года самостоятельно заменить отопитель модернизированным, который завод устанавливает с 2002 года.

Первые автомобили «десятого» семейства были укомплектованы отопителем 2110-8101012. В 1999 году его сменил модернизированный 2110-8101012-01. Позже, в 2001 году, появились отопители 2112-810101201 и 2112-8101012-02. Все они взаимозаменяемы. А вот с сентября 2003 года у «десяти» новая модель отопителя – 2111-8101012, который отличается способом установки (из моторного отсека), пучком проводов, блоком управления, планками подключения к системе охлаждения и т. п. Устанавливать его взамен предыдущих в гаражных условиях не рекомендуется – для этого требуется много мелких переделок.

3. Можно ли сцепление 21233 применить на «Ниве» ВАЗ-21213?

Сцепление с таким индексом производится в Турции фирма Valeo (может продаваться как турецкое). Принципиальное отличие от других – увеличенный до 215 мм диаметр. Предназначено для «Шевроле-Нивы» в комплекте с маховиком, диаметр рабочей поверхности которого составляет 215 мм.

На автомобилях «Нива» и «классике» применим только полный комплект такого сцепления – ведомый и нажимной диски, выжимной подшипник (типа 2110) с наружным диаметром 39,5 мм. Еще одно обязательное условие –

маховик 2123, с другим работать не будет. В картре сцепления «классической» коробки передач достаточно места для размещения такого сцепления. При использовании комплекта сцепления 21233 с приводом выключения 2101 в приводе вилки должен быть установлен зазор 4–6 мм.

4. На ВАЗ-2112 при движении на IV и V передачах в коробе передач слышен поющий звук. Инженер по гарантии говорит, что он «родной». Согласно ли с этим специалисты завода?

Зачоно оценить уровень шума и установить его причину невозможно. Любое зубчатое зацепление издает свойственный ему звук! В данном случае наиболее вероятно, что это шум от главной передачи. Степень его опасности может определить только специалист.



На ГАЗе:

- АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН** расчетно-аналитический отдел УАЗР (1, 2)
АЛЕКСАНДР МАРКУС Ю шасси (3)
ВИЧЕСЛАВ АФАНАСОВ КБ компоновки, подвесок, рулевых управлений и рам (4)



1. После замены блока двигателя ГАЗ-21 «Волга» 1958 года выпуска на блок УАЗ-417 при прежних распредвале, шатунх, поршневой группе и головке цилиндров работники ГИБДД вписали в ПТС не прежние 75 л. с., а 92 л. с., мотивируя тем, что так указано в их справочнике. Как вы считаете, прибавилась ли мощность при таких заменах?

Если вы поставили блок двигателя 417 производства ОАО «Волжские моторы», то никакого повышения мощности не произойдет. У вас, при условии сохранения других деталей двигателя, должны остаться 75 л. с.

2. На моем автомобиле ГАЗ-410100 стоял двигатель воздушного охлаждения, я заменил его на Д-243. ГАИ отказывается поставить на учет. Посоветуйте, что делать.

По всей видимости, речь идет об автомобиле ГАЗ-4301 с двигателем воздушного охлаждения ГАЗ-542. Для переформирования документов необходимо

сделать официальный запрос на имя главного конструктора ОАО «ГАЗ» по адресу: 603004, Н. Новгород, пр. Ленина, 88, УКР. Главному конструктору. После получения от него официального разрешения обратиться в технический отдел ГИБДД, где вам оформят замену двигателя.

3. Можно ли на серийный ГАЗ-3110 установить 16-дюймовые колесные диски? И какой размер резины вы порекомендуете?

Сразу предупредим: дорожные испытания таких колес и шин на автомобилях ГАЗ-3110 не проводились, тем не менее можно сказать, что при движении в поворотах шины могут задевать за элементы подвески и колесные арки. Чтобы не менять передаточные числа коробки передач, заднего моста и спидометра, необходимо подобрать колесо с обозначением 7Jx16H2 грузоподъемностью не менее 600 кг, вылетом (ET) 35–37 мм, пятью равноотстояженными крепежными отверстиями на окружности диаметром 108 мм, диаметром центрального отверстия 58 мм. На такое колесо можно смонтировать шину размером 215/55R16 93N, при этом ширина покрышки на ободе 7Jx16H2 будет от 226 до 235 мм.

4. Как поменять масло в ГУР на ГАЗ-3117?

Замена масла в ГУРе потребует не сложного дополнительного оборудования. Необходимо соединить ручную или ножную насос подкачки шин с пробкой заливного бачка для масла ГУРа, затем (как это делается при прокачке тормозов) создать давление в бачке и, поочередно отвернув штуцеры левой и правой полости ГУРа, слить через них старое масло (возможно, потребуется еще раз создать давление в расширительном бачке). После этого завернуть пробки на штуцерах, залить в бачок чистое масло марки «Р», завести двигатель и прокрутить рулевое колесо несколько раз в одну и другую сторону. Желательно еще раз слить масло (см. выше), чтобы промыть систему ГУРа. После этого нужно заменить бачок для масла новым, поскольку он играет и роль сменного фильтра (кстати, подходит от ГАЗ-3110), и залить чистое масло. Точно так же проводится замена масла в ГУРе на ГАЗ-3110 – с той лишь разницей, что для слива масла там предусмотрен спецкраник для прокачки системы. Он находится в верхней части рулевого механизма (на крышке) рядом с регулировочным винтом.

И ПЕС, И СНЕГ

Среди множества верных ответов на задачу четырнадцатую мы нашли тот, который вполне заслуживает награды. Автор — Ольга ФЕДОСЕЕВА из Курганской области.

Отчего же залихорадило автомобиль, больше суток стоявший в глубоком снегу? Большинство конкурсантов ответили правильно, нашли даже недовольные простотой задачи. Да, по уровню она вроде таблицы умножения — мы тоже опасались получить 100% верных ответов — а не тут-то было! Примерно каждый десятый явно не понимает, что же с машиной происходило.

Итак, вот она — вечная тема: автомобиль и зима! В Рио-де-Жанейро снег — экзотика, у нас — ежегодная головная боль. Не зная его коварства — себе дороже.

Что же получается? Авторы нескольких десятков писем утверждают, что при движении по сугробам снег заполнит зазоры между поддомом и «защитой», после чего «смерзнется» — и тяжеленный мотор будет «жестко лупить» по кузову. Но позволить трудно представить, каким образом будет обмерзать картер, нагретый до 90°C. А если все же это умышленно сделать (допустим, на холодной машине), то прогревшийся мотор опять все растопит!

По этой же причине мы сомневаемся насчет замерзания льда поверх глушителя, резонатора, нейтрализатора. Правда, есть читатели и похитрее. Почему бы снегу, по одной из версий, не набиться

в глушитель? Потом он растаял, вода стекла вниз, а позже замерзла. И глушитель, став тяжелее, начал сильно бить по кузову. Причем на скорости 80 км/ч, а не другой. Но что особенно любопытно — на обратном пути в глушителе лед так и не растаял, а произошло это только при ночевке в гараже, когда железяки стали остывать. Предусмотрел автор и то, куда затем делась вода. Она — «вытекла». Видно, в глушителе, как нельзя кстати, появились дырки.

Пусть неудачники конкурса не смущаются — подобные ответы читать порой интересней, чем верные! Так, кто-то предположил, что рядом с дачей выпускная система расстыковалась — и все тот же злодей-глушитель стал бить по кузову. На обратном пути, надо полагать, все было настолько плохо, что рева мотора не слышали, зато в «ракушке» все само собой состыковалось! Какая прелесть!

А вот верная идея, но не для нашего случая: когда в арках над колесами замерзает лед, зазор между ним и шиной невелик — и на неровностях дороги возможны сильные удары. Но — единичные, а мы говорим о вибрации, возникшей при определенной скорости.

Еще одна версия: снег, попавший под капот, замочил провода системы зажигания — и начались перебои. Заме-

тим, однако: характер вибрации будет мягким, без сильной тряски кузова, притом на любых скоростях. Не забыли нашу подсказку? Речь идет о резонансных колебаниях подвески.

Вернемся к правильным ответам, среди которых был и тот, что отмечен премией. Естественно, авторы рассматривают оба «действующих фактора» — четверногий друг... и снег, набившийся в колесо.

Что касается пса, то он мог наделать бед и бесснежной зимой, ведь поел и попил вволю. Лохмотному террористу читатели симпатизируют, смакуют подробности собачьего поведения, вычисляют его возможности, множат на количество «акций»... и приходят в ужас. Снизу колес может намерзнуть столько льда, что и сумасшедший быстро не поедет. Но к двумином «балансировщикам» владельцы автомобилей, припаркованных возле пивных, теплых чувств не испытывают. Дискриминация.

А если бы пса не было? Положим, в колеса, арки, детали подвески набился снег. На ходу морозный ветерок хорошо охлаждает колесо, снег на нем не тает. Но вот машина остановилась, обдува нет — и к верхним слоям шины поступает тепло изнутри: ведь пока она катилась, немало энергии уходило на трение между слоями и нагрев. Подогревает колесо и неостывший тормозной механизм. Снег начинает подтаивать и сползает по диску вниз. Чуть позже вся верхняя часть колеса очистится, а на

нижней намерзнет лед. Если подтаивает снег в арке над колесом, то и он вносит свою лепту... Итоговый дисбаланс может оказаться запредельным, что и случится.

Немало читателей сообщают о том, что и летом, если прокатиться по достаточно грязной дороге, разбалансировка колес — дело рядовое. На стоянке грязь сползает вниз и потом засыхает, создав дисбаланс. Профессионал-шиномонтажник пояснил, как при небрежной мойке грязь остается на внутренней стороне диска колеса. Результат тот же.

Ну а что делать с колесами, разбалансированными льдом? Почти все предлагают нехитрую штуку — снять их (!) и очистить. Представьте-ка это в мороз на заваленной снегом обочине... Несколько человек рекомендуют другое. Притормаживая левой ногой и удерживая газ правой, проехать с безопасной скоростью несколько сот метров, чтобы тормозные диски и барабаны посильнее нагрелись. Затем на несколько минут остановиться и подожждать, пока колеса, получая тепло, начнут освободиться от льда.

Кстати, этим же объясняется концовка всей истории: когда машина осталась в «ракушке», колеса слегка прогрелись... Отметили читатели и то, что машина, въехав в город, могла оказаться в потоках дорожного «рассола», который тоже уничтожает лед довольно быстро.

Ольга Федосеева прислала исчерпывающий ответ на нашу задачу. Поздравляем ее с премией 6000 рублей.

ЗАДАЧА СЕМНАДЦАТАЯ

ТЫ ВСЕ ПЕЛА?

Странный звук появился внезапно, без каких-либо предвещательных симптомов. Неприятное «пение» гудело снизу машины. «Ласточке» лет пять, немало поездила. Тут что угодно запоет! — подумала Катя. И стала наблюдать. Пока машина стоит,

необычного шума нет. Тронешься — слышишь отчетливое пение. Звук появляется при разгоне и торможении, а если скорость не менять, умолкает. Вот и найди причину!

В подобной ситуации и многие мужчины сдаются — едут

в сервис. Но Катя — дама самостоятельная: вскоре BA3-2106 уже стоял на эстакаде, а хозяйка изучала его снизу.

Нашла! Помог музыкальный слух, помноженный на сообразительность. Но что теперь делать? Катя придумала колючий, но радикальный выход — звук исчез навсегда.

Прав был поэт: есть женщины в русских селеньях...

А что скажут наши читатели?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 июня 2004 г. по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер. 10 или по e-mail: ex@zr.ru. Тел. (935) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

Резиновые чехлы рулевой рейки в ИЖ-2126 — уязвимая деталь, поэтому заменять их приходится довольно часто. В руководстве по ремонту «ИЖ-Ода» (Изд. «За рулем») рекомендуется для этого выпрессовать рулевые наконечники специальным съемником с последующей регулировкой развала-схождения.

Я обожду без этих операций. Нужно нанести напыльником две поперечные риски: на резьбовой части корпуса наконечника и на рулевой тяге на расстоянии 10–15 мм от лысок под ключ «на 12». Измерить расстояние между рисками штангенциркулем и записать показание. Рожковыми ключами расконтрить соединение тяги и наконечника и, вращая рулевую тягу ключом «на 12», вернуть ее из наконечника.

Далее заменить чехол, ввернуть рулевую тягу в наконечник до совпадения с измеренным ранее расстоянием между рисками и законтрить гайкой. Угол схождения колеса возвратился к исходному, поэтому регулировка не требуется.

А. ТОЛСТИКОВ, ЕКАТЕРИНБУРГ

Когда гайка вращается вместе с болтом, головку которого не возможно удержать ключом (нет доступа), обычно навинчивают на его конец гайку и контргайку.



Разрезанная гайка.

Если места хватает только для одной дополнительной гайки, я разрезаю ее, как показано на рисунке, и, зажав фиксирующимися клещами или подобным инструментом — тисками, газовым ключом и т. п., отворачиваю (заворачиваю) основную гайку.

**И. ГУСЕВ,
ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛ.,
КОТЕЛЬНИКОВО**

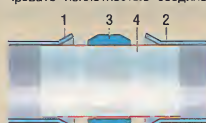
ВАЗ-21099 со временем стал досажать скрипом обивок дверей из-за того, что ослабли крепления панелей. Чтобы уплотнить соединения обивок с дверью, я подложил под новые пистоны по кусочку поролона. Положительный результат вдвоих поездов по гаражу поступить так же.

**А. ВАТКИН,
СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛ., АЛАПАЕВСК**



Автором лучшего совета номера признан Иван ГОНЧАРОВ из города Кольчугино Владимирской области. Простейший способ ориентации уплотнительного кольца позволяет с первого раза надежно соединить трубы выпускной системы.

При установке основного глушителя в автомобиль ВАЗ «восьмого» семейства уплотнительное кольцо на стыке труб норовит сместиться, что чревато неплотностью соединения.



Соединение глушителя: 1 и 2 — соединяемые трубы; 3 — кольцо; 4 — бумажная трубка.

В старом «Форде-Скорпио» обнаружил пятна коррозии на рабочей поверхности поршней в тормозных цилиндрах (вероятно, давно не меняли рабочую жидкость).

Покупать новые механизмы слишком дорого, поэтому решил отремонтировать поршни, чтобы раздвигающаяся ржавчина не повредила манжеты. Выскреб ее шабером, обезжирил и выровнял поверхность, замазал раковины твердой смазкой МС-2000, применяемой для ремонта двигателя. После ее отверждения вдавил поршни в цилиндры до упора, а затем заменил жидкость методом замещения (см. ЗР, 2003, № 4, с. 247). Поработав тормозами, убедился, что жидкость из цилиндров не просачивается, а система не требует прокачки.

Вот уже более 20 тыс. км тормоза работают нормально.

С. ТАРАСОВ, КИНГИСЕП

Родился в 1971 году, окончил курсы автодела при ПТУ, одновременно обучался в техникуме, где получил специальность техника-электрика по обслуживанию ЗВМ, приборов и устройств.

Первым автомобилем стал в 1999 году «бубилый» ВАЗ-21093. Удалось привести его в боеготовое состояние, доверяя чужим рукам только окраску и капитальный ремонт двигателя. Сейчас проработал 13-летний «Ауди-80». С интересом изучаю устройство незнакомого автомобиля, вникаю в тонкости конструкции.

Журнал «За рулем» — большое подспорье людям, влюбленным в автомобиль.

няя и прорывом выхлопных газов. Для фиксации кольца я применил трубку, свернутую из трех слоев газетной бумаги. Концы трубки с надетым на ее середину кольцом ввел в трубы резонатора и основного глушителя, сориентировав таким образом все три элемента. Затянув хомут, надежно соединил трубы.

Через несколько минут работы двигателя бумага обуглилась, и пепел выпелет наружу.

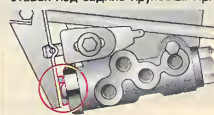
**И. ГОНЧАРОВ,
ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛ.,
КОЛЬЧУГИНО**

Чтобы в дренажные отверстия кузова попадало меньше грязи и воды, отогните их кромки, как показано на рисунке. Это легко сделать пробойником (бородком, стальным прутком), вставив его в отверстие и оттянув назад.



Отгиб кромок дренажных отверстий.

Многие владельцы «самар» поднимают заднюю часть автомобиля установкой проставок под задние пружины. При



Установка шайбы под шток регулятора давления.

Премия — 5000 рублей от журнала ЗР и удобный гидравлический бутылочный дократ грузоподъемностью 6 т на 45 см от компании «Сорокин-струмент».



ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Во время затяжки хомута уплотнительное кольцо обычно смещается, не обеспечивая герметичности соединения, что проявляется после пуска двигателя. Приходится повторять операцию. Конечно, можно приклеивать кольцо к одной трубе или прилепить пластилином, но предпочтительнее способ надежнее.

Времени уходит всего минут. К тому же этот способ применим и для других автомобилей с аналогичным креплением труб.

этом изменяется настройка регулятора давления, вследствие чего ухудшается действие задних тормозов.

Чтобы этого не произошло, достаточно подложить под шток регулятора шайбу внутренним диаметром 8 и толщиной 3 мм, как показано на рисунке. Прижимаемая пластиной, она никогда не выйдет, что проверено многолетней эксплуатацией.

Дверные проемы будут меньше загрязняться, если оградить щель под дверью, приклеив к порогу молдинг от ВАЗ-2105, 2106. Внешний вид только выиграет.



Приклеива молдинг под дверью.

**А. БИШЕНКОВ,
РОСТОВСКАЯ ОБЛ., ГУКОВО**

СТУПЕНИ ЭВОЛЮЦИИ

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ И X-POWER

Тюнинг включает в себя множество направлений. В мартовском номере мы рассказали о «джентльменском наборе» для иномарки, рассчитанном больше на внешний эффект, чем на повышение ездовых качеств. Другой подход – с акцентом на внутреннее содержание – проиллюстрируем на примере «Мицубиси-Лансер Эволюшн». Эта машина – почти идеальный «конструктор» для глубокого моторного тонинга. Почему? Сейчас поясним.

ПО ГРУППЕ «N»

Даже те из читателей, кто никогда не бывал на ралли, могут представить, какие нагрузки испытывает автомобиль, летящий за сотню по лесной дороге и преодолевающий десятки трамплинов только на одном спущенном (раллисты называют их допами). Так вот: «Эволюшн» – практически готовая раллийная машина; ее шестое и седьмое поколения (1999–2003 гг.) используют гонщики по всему миру, в том числе в России, для выступления в группе «N» (серийные автомобили с минимальными переделками). В ее активе – полный привод с электронным распределением крутящего момента, двигатель мощностью 280 л. с., энергоемкая подвеска, «короткая» рулевая рейка (два оборота

от упора до упора), усиленный кузов (с седьмого поколения серийно устанавливают и распорку между передними чашками), регулируемое антикрыло, анатомические сиденья, пятиступенчатая коробка передач с короткими ходами и усиленными шестернями и синхронизаторами. Все автомобили комплектуются семнадцатидюймовыми колесами и усиленными тормозными механизмами «Брембо».

Серийный «Эволюшн» стоит около 45 тысяч долларов. По требованиям группы «N» он должен быть оборудован каркасом безопасности, системой пожаротушения и сиденьями-ковшами с пятиточечными ремнями – вот и все, можно заявляться на ралли хоть международного уровня, по крайней мере, несколько допов техника выдержит. Конечно, чтобы претендовать на высокие места, без доработок не обойтись: придется облегчить кузов, изменить настройки двигателя, поставить более устойчивые к перегреву амортизаторы, заменить сцепление и т. д. Но и при этом можно уложиться в скромную по понятиям автопорта сумму – 100 тыс. долларов: меньше, чем у ближайшего конкурента «Субару-Импреза Sti».

Конструкторы «Эволюшн» явно закладывали возможность форсировки

двигателя. Во-первых, он с турбонаддувом, значит, можно «поиграть» давлением. Во-вторых, чугунный блок сегодня дорогого стоит: он более устойчив к перегреву, коррозии и, главное, допускает расточку цилиндров. К тому же трансмиссия – слабое место многих заряженных автомобилей – здесь спокой-

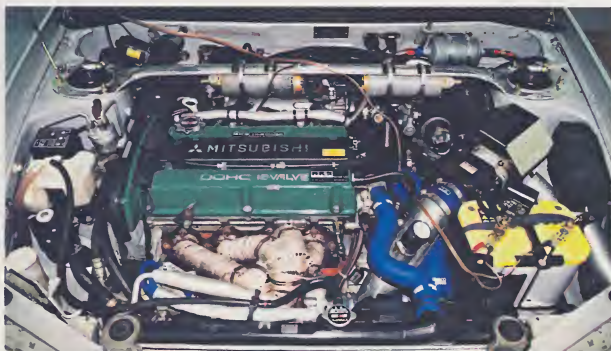


Двигатель 2,2 л российской сборки на несколько тысяч долларов дешевле импортного. Гарантийные обязательства и мощность – те же.

но переносит увеличение мощности двигателя до 450 л. с. (придется заменить лишь сцепление). Добавим к этому обилие всевозможных «китов» – наборов деталей для форсировки двигателя, выпускаемых известными фирмами. Эти комплекты для «Мицубиси» значительно дешевле, чем, скажем, для «Пежо» или БМВ.

Зарядить автомобиль сразу по полной программе мало кому приходит в голову. Во-первых, обойдется это очень недешево (об этом ниже), а во-вторых, к сумасшедшей мощности надо еще привыкнуть и уметь ею пользоваться. Поэтому дорабатывают автомобиль поэтапно.





Тюнинг «второго с половиной уровня»: впускная труба увеличенного сечения, фильтр нулевого сопротивления с теплозащитным экраном и подачей охлажденного воздуха по специальному патрубку, равнопультсовый коллектор ТКР с абстасовой теплоизоляцией, компрессор увеличенной производительности с интеркулером, буст-контроллером и внешним перепускным клапаном, измененная топливная система.

ВДОХ И ВЫДОХ

На первом этапе обычно заменяют впускную и выпускные трубы, глушители, удаляя нейтрализатор и лямбда-зонд. Волновая настройка (ЗР, 2003, № 1, с. 226) важна только для выпуска – воздух на впуск нагнетает компрессор, поэтому там играет роль лишь прямое сопротивление. Турбокомпрессор (ТКП) оставляют как есть, лишь изменяют жиклеры контроля давления наддува или ставят другой блок управления (буст-контроллер), чтобы изменять характер роста давления и момент отсечки (штатный блок управления двигателем этого делать не умеет). Кроме того, буст-контроллер с «нечеткой логикой» (fuzzy logic), анализируя работу нагнетателя, адаптирует свою работу к его параметрам – моменту инерции ротора, противоугону турбины и т. п. Избыточное давление поднимается с 0,8–0,9 до 1,2 бар, а мощность двухлитрового

двигателя – с 280 до 320 л. с. Стоимость переделки – 3500 долларов за запчасти и 500 – за работу.

Следующий этап подразумевает разборку двигателя. Устанавливают распределители, изменяющие фазы газораспределения и увеличивающие подъем клапанов (диапазон максимальной мощности сдвигается к 6500–6800 об/мин), разрезные шестерни для точной настройки фаз (они к тому же легче штатных) и более жесткие клапанные пружины (\$1200 за комплект). Также заменяют штатные шатуновые болты на более прочные, с прессовой посадкой (\$100), что увеличивает жесткость шатунов. Для более равномерной работы турбины ее коллектор должен быть равнопультсовым, чтобы звуковые волны от разных цилиндров приходили с равными интервалами, – он стоит \$1700. Работа обойдется около 25% от стоимости запчастей. Наконец, штатный блок управления заменяют другим – с возможностью оперативной настройки параметров. Хорошо зарекомендовал себя APEXI Power FC (\$1500). Его программируют под изменившиеся параметры, ориентируясь на максимальную мощность при отсутствии детонации. Настроив мотор, запаситесь эталонным топливом с октановым числом не ниже 98: детонация – главный враг тюнингистов.

При резком сбросе газа, когда дроссельная заслонка закрыта, а турбина еще вращается, давление перед заслонкой резко повышается. На серийном автомобиле система выпуска закольцована с турбокомпрессором – «лишний» воз-



Настройка на стенде «Маха». Автомобиль фиксируется стропами спереди и сзади. Перед радиатором – мощный вентилятор, иначе двигатель в режиме полной мощности перегреется в считанные секунды.

ВСЕГДА С ЧИСТОЙ ДУШОЙ!

Фильтры GoodWill

Своими техническими характеристиками опережают современные требования автомобилестроения к системам фильтрации.

Установкой фильтров GoodWill вы увеличиваете ресурс двигателя вашего автомобиля.

С фильтрами GoodWill ваш двигатель будет работать лучше, дольше и тише.



GOODWILL®
GREAT BRITAIN



Информация об
официальных дилерах в
России и по СНГ по тел.:

(095) 514-1800

www.goodfil.com

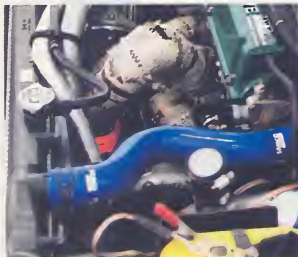
E-mail: info@goodfil.com

дух гоняют по кругу, что увеличивает потери. Кроме того, повышается температура воздуха, что также нежелательно. Исправит ситуацию клапан сброса избыточного давления (\$350). Его присутствие выдает характерное пофыркивание автомобиля при переключении передач.

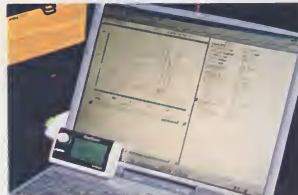
Изменившиеся параметры сказываются на показаниях датчика массового расхода воздуха (ДМРВ): в новом диапазоне значений он уже не справляется со своими обязанностями. Между ДМРВ и блоком управления двигателем подключаю специальный компьютер, пересчитывающий сигнал с учетом поправки, которую определяют по типовым таблицам или проанализировав сигнал тестового лямбда-зонда. Давление наддува оставляем прежним – 1,2 бар, хотя кратковременное его повышение до 1,4 бар вполне допустимо. Мощность двигателя в этом варианте увеличивается до 380 л. с.

ДО ОСНОВАНИЯ, А ЗАТЕМ...

Дальнейшее наращивание мощности требует иного подхода. Двигатель фактически заменяют новым – рабочим



Коллектор и корпус турбины даже с мощным обдувом раскаляются докрасна. Светятся и металлические хомуты поверх абестовой защиты.



Настройка таблиц топливободания и зажигания. Ноутбук подключен к блоку управления двигателем. Красная линия в нижней части экрана – сигнал датчика детонации – основной ориентир. На выносном дисплее внизу – давление наддува и показания датчика кислорода.

объемом 2,2 л. Для этого увеличивают ход поршня с 88 до 100 мм и диаметр цилиндра с 85 до 86 мм. Запчасти – шатуны, поршни, вкладыши, коленчатый вал – обойдется в 6500 долларов. Подразумевается, что доработка предыдущих этапов (распределвалы–пружинь–шестерни) уже проведена.

Заряженные фирмы предлагают двигатели в сборе: HKS Europe – двухлитровый за 28–30 тыс. долларов, Tomei 2,2 л – за 20–22 тысячи. Впрочем, зачем далеко ходить: агрегат отечественной сборки X-Power 2,2 л из тех же деталей обойдется в 18–20 тысяч. Заявленные параметры у всех схожи: 450–500 л. с., но реальные показатели на стенде будут ниже. Главный сдерживающий фактор – топливо. Откуда в России бензин с ОЧ 105? С другой стороны, клиент заказывает машину не для ралли, где каждая секунда буквально на вес золота. Нужна ли в этой жизни прибавка в 10% мощности ценой потери трети, а то и половины ресурса двигателя? Зато в варианте с 400–420 л. с. мотор прослужит годы.

Не стоит соблазняться и полирваными масляными каналами – недешевая опцией от тонновогих фирм. Они в первую очередь важны для «колья», где моторы большую часть времени работают на максимальных оборотах. В обычных же условиях штатная система смазки справляется на пятерку. А вот охлаждение потребует вмешательства: помимо увеличенного радиатора, устанавливают его крышку, удерживающую повышенное (на 30%) давление в системе, и другой термостат.

Новому двигателю требуется иной турбокомпрессор с интеркулером, способный развить избыточное давление до 2 бар (от \$5000), и новая топливная система – старая уже не справляется с возросшим расходом бензина. Последняя включает дополнительный насос, устанавливаемый последовательно со штатным, фильтр увеличенного объема, который работает и как ресивер, рампу повышенного проходного сечения, форсунки увеличенной производительности и регулируемый (простите за тавтологию) регулятор давления. Все это обойдется в \$1300. Доработка топливной системы целесообразна уже на втором этапе, особенно если используется наддув до 1,4 бар.

В свою очередь, ДМРВ не справляется с возросшим расходом воздуха, особенно при давлении свыше 1,5 бар. Проблему решают кардинально, заменив его парой простых и надежных датчиков – температуры и абсолютного давления воздуха. Для работы с ними ис-



ХОТИТЕ ЗНАТЬ, КАКИЕ ДОРОЖНЫЕ УКАЗАТЕЛИ ВСТРЕЧАЮТСЯ В «ПРАВИЛЬНОЙ» ГЕРМАНИИ? А НЕ СЛЫШАЛИ, КАКИЕ МЕРЫ БОРЬБЫ С НАРУШИТЕЛЯМИ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ «ЗАРУЛЕВЦЫ»? ТОГДА ПОСЕТИТЕ МАЙСКИЙ ПОЧТАМТ «ЗА РУЛЕМ»!

Насчет обсуждения грядущего повышения штрафов скажу так. Лично мне это повышение «по фигу» — я не так часто нарушаю (читай — не попадаюсь...), да и порядок сумм не тот. Самое грубое нарушение обойдется мне долларов в сто — это официально, но думаю, что за половину всегда можно будет договориться. А что такое 50 долларов, может ли такая сумма заставить меня не нарушать? Ответ — НЕ! Выматываться оглядываться по сторонам — да, а вот не нарушать — нет, не заставишь! Вот сегодня утром опозал ехал по этому долбанному шоссе Тюннедалье — так эти уродов, которые КАЖДОЕ УТРО прут по «встречке», меньше не становится.

Мне скажут — мол, мы это и так знаем, а вот ты посмотри, что делать-то. Запросто! Сделать наказание НЕОТВРАТИМЫМ И ЖЕСТКИМ! Первое — чтоб гаишцы не брали взятку. Утопий? Нет! Сказки сейчас гаишам — дескать, пошли все вон, куда они пойдут? Ведь для этой работы ничего не нужно уметь — чуть-чуть писать, чуть-чуть читать да запомнить десяток страниц текста... Вот и проведи разьяснительную работу да сказать, что если что-то разок возьмешь, то тебе не просто упростят, а посадят, лет задан наизусть! А насчет мотивации — пусть будет процент из честно собранных штрафов: не от протоколов, а от судебных решений, чтоб не нагнали!

Второе — вести за особо грубые нарушения не денежные наказания — это все фигня — а лишение «прав», причем безальтернативно и надолго. А хотите пример наказания, при введении которого ни одна сволочь вообще не попреится на «встречку»? Тогда съядте покрепче — кастрировать прямо на месте!!! И будет у нас полная красота...
PARRYNGA

Я — студент, учусь на «отлично» в автотранспортном колледже на втором курсе. А это — нашд иномарка. С уважением

АНДРЕЙ, ОРЕНБУРГ



МАЙСКИЕ МАТЕРИАЛЫ «ЗАРУЛЕВСКОГО ПОЧТАМТА» ИЗУЧАЛ МИХАИЛ КОЛОДЧОКИН

P.S. По-прежнему в целях взаимной экономии времени просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@z.ru.

ВОСХОЖДЕНИЕ К ЛАГУНЕ

ОЛЕГ ТЫШЛЕР

Год 1981-й. Интернет для престарелых и инвалидов. Учитель без руки, водолаз без ноги, дед с двумя классами ЦПШ, Юра без обеих ног, я — студент университета. Всего человек двадцать — курсанты школы ВДОАМ. Для всех в группе заезженное «автомобиль» — не роскошь...» воспринималось то боли в отсутствующих ногах и руках одинаково. Сорок пять суток обучения. Два часа водительского стажа по Торжку, круг задним ходом по двору интерната, экзаменационный заезд с инструктором по тому же двору, водительское удостоверение категории «В» без права работы по найму... Всё. Я — водитель автомобиля.

Автомобиль — ЗА3-968МГ, 28 л.с. — уже жал меня. Покупали мне его всей семьей со скидкой, равной стоимости мотоцикла, которая мне положена бесплатно. Свобода передвижения выглядела так: сцепление — вниз, газ — на руле, «тормоз-кончерган» — справа... Я понимал, что управлять им непросто, но другим все равно не умел. Как и следовало по закону, пробыл он у меня семь лет — потом его сменил более мощный ЗА3-968МД. Но его судьба не сложилась — дважды испытывал на прочность «броню»... Затянувшийся ремонт оставил меня без колес, но не-

счастье как бы помогло. Однажды во время ожидания мастера попросил у соседа «офганца» разрешения залезть в его «Оку» — с системой ЗПС (электровакуумный привод сцепления) и с двумя педалями — газ и тормоз. И я понял — это то, что надо для водителя с руками и правой ногой. Но игноричная с виду машинка не оставила тогда ощущения надежности.

Вскоре наступили известные времена. Принцип обходиться только собственными силами стал для меня законом и не оставил никакого выбора. Очередной ЗА3-968М без ручного управления переделал под привычные механизмы быстро и без проблем. Уроки эксплуатации вселяли надежду на долгую совместную жизнь, но потом был будто «сон в новогоднюю ночь»...

СААБ-9000, турбомотор в 175 л.с., АКП... Ставлю «Д», газ и — короткая осторожная поездка по заснеженной дороге с приятелем в качестве второго пилота. Ощущения человека, пережившего с велосипеда на истребитель — это из другой жизни. Возникшее чувство досады за себя заставило сделать выбор.

В 1997 году мечта, воплощенная пока в «шестерке» с электровакуумно-гидравличе-

Гулен тг, мои бывшие соотечественники и лично Г-н Колодочкин! В начале 90-х я эмигрировал в Германию в поисках лучшей жизни, но связь с родиной не порвалась. Хорошо, что теперь можно смотреть русские передачи по спутнику, а журналы вот сложнее. Но ЗР читаю регулярно — друзья привозят. Раньше думал, что всякие «стопы-липы» чиста наша национальная гордость, теперь ежу по Германии и по всей Европе — они не лучшие ничем. Решил послать несколько снимков вам — извините за качество из окна машины. С дружеским приветом теперь уже

АЛЕКС, ШВАРМШТЕДТ



Прим. редакции. Текст приводим в оригинале, без правки. А для тех, кто не знает немецкого, поясним: «Friedhof» — это кладбище, а «Schieß-anlage» — стрельбище...

Товарищ Главный редактор — я вот сегодня по дороге на работу опять видел, как «мерседесы» с мигалками затирали «скорую помощь» и не давали ей выехать на раздельную полосу. Когда у этих подон-



ков отнимут «права»? Напишите письмо Президенту — вы же можете! Думаю, все нормальные водители с радостью под ним подпишутся.

АЛЕКСАНДР БЕДИН, МОСКВА



ским приводом сцепления от ЗАЗ и блоком управления от «Юки», начале наматывать первые тысячи километров. Слабым местом всей системы оказалась рукоятка с контактом на рычаге переключения скоростей — провод обрывался несколько раз, но в итоге — почти 65 тыс. км круглогодичной эксплуатации в «старт-стопных» условиях города. В целом — ездить можно, и не только на «классике», но... Не потом пришла осень 2001 года...

Кольцо вокруг Москвы. Довольно себя на мысли, что так можно и уснуть. Стрелка спидометра — около разрешенной сотни в час. Только я и она — французка. Стремительный силуэт, располагающий к общению мягкий и уютный салон, незаметная и очень мягкая работа автоматической коробки AD4, которой суждено теперь взять на себя часть моих проблем. Да, это — «Рено-Лагуна». Увидев ее на ярмарке европейских красавиц, уже невозможно по автомо-

бильным меркам, понял, что уеду отсюда не один. Закладывать выражи со скоплением не буду — критерии здесь совсем другие. Удобная посадка, не ноет ли спина, куда положить кофты, как увезти всю семью. Только почему это считается роскошью? Разве нормальный человек задумывается, как ему встать, с какой ноги идти? Вот и ноги инвалида — автомобиль — должен быть надежным и безотказным.

Почему «Лагуна»? Не знаю. Просто от ощущения, что закрыл дверь и попал действительно в лагуну. Конечно, так автомобили не выбирают — понимание придет позже. А лагуна — это для отдыха, для мыслей о сбегающих ментах и о людях, умеющих делать автомобили.

К сожалению, многие из нашей группы курсантов так и не сели в свои примитивные, но желанные и любимые мотоциклы и «запорожцы». Без взятки в той или иной форме вопрос не решается из-за бесконечной очереди, а если автомобиль приобретен не через органы соцзащиты, то о льготах вообще можно забыть. Мне за две машины уже должны, но проходить через все унижения больше не хочется — проще заработать самому.

Прочитав мой опус, скажете, что у парня, мол, все нормально — пусть живет и радуется. Да, это мои проблемы, но решенные мной самим, моим трудом и огромным желанием пожить в этой жизни на чем-то нормальном.

На правах рекламы



Гарантия на все автомобили 5 лет или 120 000 км Все автомобили адаптированы к российским условиям эксплуатации

Тех. характеристики ▶

2.5л. (165 л.с.)
Автоматическая КПП
ABS
Подушки безопасности
Кондиционер
Полный электронагрев
Аудиоподготовка
Датчик дождя
Отделка кожей
Вставки под дерево
Трансформируемый салон
2 сдвижные двери



Тех. характеристики ▶

2.0 л. (136 л.с.)
ABS, TCS
Подушки безопасности
Климат-контроль
Полный электронагрев
Аудиосистема
Противотуманные фары
Отделка кожей
Вставки под дерево
Увеличенный клиренс



Москва Автотор (095) 234 33 66; Инком-авто (095) 363 00 00; СИМ (095) 105 55 15; Редега АГ (095) 940 09 21, 193 51 91; ТФ «Очаково» (095) 430 82 71; Элекс-Полос (095) 232 19 67; Алтек (095) 116 06 10; Эпа (095) 320 99 00; Автотор (095) 101 37 07; Авто-Старт (095) 234 23 44, 234 23 42, 287 78 71; Вента-Лик (095) 330 50 11; Мосавто (095) 216 44 34; Автомотор (095) 995 52 00; АТК (095) 730 07 68; Санкт-Петербург Банкор Электроника (812) 535 35 15; Эпан-мотор СПб (812) 596 30 68; Фаст-мотор (812) 115 80 30, 355 73 90; ЮМ Кар СПб (812) 282 25 20; Автобл СПб (812) 116 65 49; Автомакс (812) 140 74 34, 140 73 73; Скарп АГД (812) 222 21 50, 535 81 35; Автоцентр Купино (812) 101 52 13, 113 30 22; Архангельск АТМ-АВТО (812) 28 03 26; Волгоград Волгоград-Лад (8442) 35 70 12; Волгоград Салсан-Трейд (8432) 71 74 38; Воронеж Кондор-Авто (0732) 33 42 33; Воронеж-АвтоЗорис (0732) 53 49 58; Екатеринбург Лаки-Мотор (3432) 25 50 77; Ижевск Салсан-Трейд (3412) 760 7773; Казань Дебур (8432) 54 22 31; Салсан-Трейд (8432) 760 760; ПФ «Трансгидравлик» (8432) 18 35 35; Курск Нью-Йорк Мотор-Курск (0712) 56 25 53; Калининград Трейс-Лад (0112) 57 32 34; Краснодар Кирис (0612) 55 16 00; Темп Авто (0612) 52 36 38; Красноярск Автоцентр Красноярск (3912) 58 03 60; Киров Автоцентр (8332) 52 48 29; Набережные Челны Салсан-Трейд (8552) 39 16 16; ПФ «Трансгидравлик» (8552) 39 21 21; Нижний Новгород Полимер (8312) 46 15 00; Нижегородский Нижегородско-АвтоЗорис (3466) 62 40 30; Новокузнецк Казорис-Мотор (3832) 41 78 80; Омск Блокстройавто (3812) 24 30 29; Оренбург Автомобиль 2000 (3532) 65 31 92; Пермь Сатурн-Р (3422) 50 98 80; Пенза ПензавтоЗорис (8412) 49 72 54; Ростов-на-Дону ИЛ Соловьев В.К. (8632) 38 39 31; Самара Автоцентр «Агро» (8462) 63 26 36; Самара-Лад-Авто (705555); Сыктывкар Автоцентр (8212) 24 84 64; Староволоск Авто-Юг (8652) 26 08 27; Сочи Лого-Авто (8622) 69 24 17; Тольятти Агуст (8462) 500 50 55; Астрахань (8482) 40 44 05; Екатеринбург (8462) 22 04 50; БКЗ-комплект сервис (8462) 40 74 64; Тюмень Бельс-40 (3522) 76 25 53; Тюмень Автоцентр (3452) 30 39 84; Ульяновск Мотор (8422) 61 19 68; Уфа Башкирский (8472) 42 35 75; ПФ «Трансгидравлик» (3472) 25 9054; Челябинск Автолайн (3502) 60 64 39; Темп Интегрис (3512) 98 11 21; Череповец Интеравто (8202) 53 54 70; Энгельс Покров-Лад (8452) 24 05 27; Автоцентр-Мост (8452) 28 42 65; Ярославль Спектр Авто (8622) 73 98 80.

www.avtotor.ru

ИМПЕРСКИЕ АМБИЦИИ

АНАТОЛИЙ СУХОВ

«Шкода» быстро завоевала признание россиян. Простенькая, но сравнительно дешевая и надежная «Фелиция» для многих стала первой иномаркой, вторым автомобилем в семье, развездной машиной на фирме. «Октавия» оказалась не столь демократична, но не менее привлекательна – это уже настоящий «Фольксваген» – и по форме, и по содержанию. Сегодня из-за высокого курса европейской валюты уровень продаж «Шкоды» заметно упал, но на вторичном рынке это не сказалось – за семь неполных лет в России этих машин накопилось немало. Четырех-пятилетняя «Октавия» стоит в Москве 9–12 тыс. долларов. Перспективна ли покупка?

ЧТО В АССОРТИМЕНТЕ

Выбор у покупателя немалый: десяток двигателей, коробки – «механика» или «автомат», привод – передний или полный, кузов – хэтчбек или универсал,

три уровня комплектации, не считая топовой версии «Лаурин и Клемент» и заряженной RS. Однако в России, в отличие от экономной Европы, маломощные двигатели – редкость. Налог на лошадиные силы и у нас считают, но «жигулевских» 75 л. с. для «Октавии» маловато: мотор нагружен по максимуму, что не способствует долговечности. Оптимум – 1,6-литровый, 101 л. с. или наддувный 1,8 л. Двухлитровый восьмиклапанник, обладающий хорошим моментом «на низах», – тоже удачный выбор, но найти его не просто – новый он был сравнительно дорог. Дизельных «октавий» на рынке почти нет.

Полноприводная трансмиссия не делает из «Октавии» вседорожник, хотя предполагает увеличение клиренса со 134 до 151 мм. Она – для уверенных разгонов и маневрирования на скользком покрытии да преодоления просел-

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

■ **1996 год.** В сентябре представлена «Шкода-Октавия»: четырехдверный хэтчбек, коробки – механическая или автоматическая с электронным управлением, привод – передний. Двигатели – бензиновые четырехцилиндровые 1,6 л, 55 кВт/75 л. с. и 74 кВт/101 л. с.; дизель 1,9 л, 50 кВт/68 л. с. и турбодизель 1,9 л, 66 кВт/90 л. с.

■ **1997 год.** Начало продаж. Двигатель 1,8 л 20 V, 92 кВт/125 л. с.

■ **1998 год.** Универсал и новые двигатели: бензиновый 1,8 л 20V с турбонаддувом 110 кВт/150 л. с. и турбодизель 1,9 л, 81 кВт/110 л. с.

■ **1999 год.** Полноприводная версия с новым турбодизельным двигателем 1,9 л, 74 кВт/101 л. с.; бензиновый двигатель 2,0 л, 85 кВт/116 л. с.

■ **2000 год.** Фейслифтинг: изменилась передняя и задняя светотехника, бамперы, интерьер. Представлена «заряженная» модификация RS с двигателем 1,8 л 20V с турбонаддувом 132 кВт/180 л. с. Ее легко узнать по 17-дюймовым легкосплавным колесам и выгнутому вперед низу переднего бампера.

ка в западном понимании этого слова. А вот российский пакет для подвески увеличивает клиренс до 170 мм – весомый плюс. В остальном проданные здесь машины не отличаются от запад-

Дорестайлинговый полноприводный универсал. Неокрашенная юбка бампера – практичное решение.





Поддон картера двигателя – алюминиевый, даже от легких ударов появляются трещины. Современные «октавии» комплектуют стальной защитой.



Развал и кастер не регулируются, но, перемещая подрамник, удается компенсировать небольшие отклонения.



Если просели резиновые подушки, радиатор может протереть трубки кондиционера, проходящие слева и справа.



Алюминиевые уплотнения тормозных шлангов за два года корродируют до опасных пределов.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА*

Работа	Стоимость, евро
Диагностика электронных систем	14
Диагностика состояния кузова / ходовой части	14/28
Замена ремня ГРМ	45–87
Промывка форсунок (включая расходные материалы)	67
Замена топливного фильтра	7
Замена свечей зажигания	14–28
Замена бензонасоса / датчика уровня топлива	18/18
Замена турбокомпрессора (1,8T)	130
Замена нижних подушек радиатора	25
Замена чехла наружного ШРУСа	42
Замена подшипника передней ступицы	38
Замена тормозной жидкости и алюминиевых уплотнений	35
Замена втулок стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески (пара)	14
Замена рычага / заднего сайлент-блока передней подвески	32/11
Замена амортизаторных стоек передней подвески и их опор (Lepul)	56
Замена наконечника / рулевой тяги в сборе	14/25
Регулировка углов установки всех колес	70
Замена замка двери	39
Программирование центрального замка	14

ных, разве что биография у «россиянок» прозрачнее.

Стройный силуэт, складывающееся в пропорции 60/40 заднее сиденье и огромный багажник хэтчбека делают не слишком привлекательной покупку универсала. Комплектация LX (с 2001 года – Classic) – скорее повод для торга:

отсутствие электропакета на автомобиле такого класса воспринимается уже как недостаток. Самая распространенная – GLX (Ambiente) вполне достаточно: электропакет, противотуманки, подушка безопасности водителя, атермальные стекла. SLX (Elegance) со второй подушкой безопасности, легкосплавными дисками и климат-контролем дороже, но, скорее всего, хозяин не сэкономил на обслуживании, поэтому и состояние этих машин зачастую близко к идеалу.

БЕНЗИН ВТОРОЙ СВЕЖЕСТИ

Немногочисленные отказы двигателяй чаще всего вызваны плохим качеством топлива. Грязь прикипает к электрическим насос, вода – дорожки датчиков уровня топлива, металлосодержащие присадки – свечи зажигания. Зато коррозии бака можно не опасаться – он пластиковый. Топливный фильтр специалисты рекомендуют менять досрочно – при каждом ТО (15 тыс. км). Раз в 30 тыс. стоит профилактически промыть форсунки, не снимая их с двигателя. К этому же пробегу часто требуется и промывка узла дроссельной заслонки (подойдет «Очиститель карбюратора»).

Мыть двигатель водой под давлением не рекомендуется, несмотря на внешнюю пластиковую крышку и уплотнения разъемов. Дело в том, что большинство цепей – слабوتочные, по-

этому малейшие отклонения воспринимаются электроникой как сбой в системе. Например, попавшая мимо бачка «незамерзайка» умудряется просочиться в «герметичный» разъем, искажая показания датчика давления турбокомпрессора. Загорается лампа «CHECK ENGINE» – техосмотр не пройти. Всего-то надо почистить и высушить контакты, но попробуй вычисли, где затаилась неисправность!

Цилиндропоршневая группа в моторах 1,6 и 1,8 л служит более 200 тыс. км. На удивление живучи и агрегаты наддува – у спокойного водителя выдерживают 180 тыс. км. Секреты долговечности традиционны: синтетическое масло, регулярное ТО, щадящий тепловой режим перед выключением двигателя. При обрыве ремня ГРМ клапаны встречаются с поршнями на всех моторах. Инструкция предписывает замену ремня каждые 120 тыс. км. Досрочные обрывы хоть и редко, но случаются. Что зимой – холодные зимы, смолистые отложения на втулках клапанов или фатальное стечение обстоятельств – сказать трудно, но чтобы застраховаться от неприятностей, стоит менять ремень каждые 60 тыс. км на моторах 1,6 л и каждые 90 тысяч – на 1,8T.

Систему выпуска можно записать в долготелители: за шесть лет и 180 тыс. км обильная ржавчина появляется только на стыках труб и «горшках». Для замены одного из глушителей трубу придется разрезать по месту – в загпачи задняя ветвь поставляется «по кускам».

Охлаждающая жидкость служит пять лет. Но, возможно, система охлаждения потребует внимания и раньше. Поселившийся под капотом барабашка, просыпающийся на каждой яме, может скрываться в нижних полках радиатора. Отверстие в резине со временем разбивается, и радиатор протечет (чаще на двигателях 1,6 л). Стуки – не единственная неприятность. Хуже, если сместившийся агрегат протрет насквозь проходящие рядом трубки системы кондиционирования воздуха.

ВЕЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ

К коробкам передач претензий не возникает. Хорошо себя зарекомендовала и полноприводная трансмиссия с муфтой Haldex (такая же устанавливается на «Фольксвагене-Гольф»). Но этот узел требует регулярного обслуживания: каждые 30 тыс. км – замена масла, каждые 60 тыс. – вместе с фильтром. Это работу лучше поручить специалистам.

При целых чехлах ШРУСы служат более 200 тыс. км. С 2001 года почти пластиковые (более жесткие) чехлы,

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ
ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ*

Запчасть	Стоимость, евро
Турбокомпрессор (1,8T)	1260
Бензонасос	205
Датчик уровня топлива	68
Амортизаторная стойка передней подвески с опорой	102
Комплект втулок стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески	6
Рычаг передней подвески / его задний сайлент-блок	94/14
Наконечник / рулевой тяги в сборе	217/70
Передние тормозные диски (2 шт.) / колодки (за комплект)	66/70
Замок двери	80
Крыло переднее	98
Капот	220
Бампер передний до / после рестайлинга / юбка	141/132/16
Фара до / после рестайлинга	155/114
Защита картера двигателя	135

*Для двигателя 1,6 л, 101 л.с. с механической КПП, если не указано иное.

которы лучше противостоят механическим повреждениям. Такие поставляют и в запчасти. Подшипники передних ступиц выдерживают примерно 120 тыс. км, задние – в полтора-два раза больше.

Тормозные диски служат до 100 тыс. км, колодки – до 30 тысяч. Задние барабанные тормоза (на маломощных версиях) почти не требуют внимания: колодки стираются не ранее 60 тыс. км. Заклинивания направляющих при регулярной смазке (одновременно с заменой колодок) можно не опасаться. А поверхность, контактирующая с основанием колодок, рекомендуется покрывать медной смазкой, устойчивой к высоким температурам.

Тормозную жидкость заменяют каждые две года, а вместе с ней – в обязательном порядке – алюминиевые уплотнения магистрали. Иначе, не ровен час, тормоза откажут в самый ответственный момент. Похоже, это фирменная болезнь автомобилей концерна (ЗР, 2003, № 7, с. 162–166).

УДАР, ЕЩЕ УДАР

В передней подвеске «Октавии» чаще всего – примерно каждые 30 тыс. км – придется менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости. Впрочем, с прошлого года фирма выпускает модифицированные втулки – с выступом, входящим в углубление на новых же скобах (раньше и втулки, и скобы были ровные). Теперь люфт появляется заметно позже. Продлить ресурс поможет маленькая хитрость – установка втулок уменьшенного внутреннего диаметра от других модификаций (всего выпускается три типоразмера, в зависимости от жесткости подвески: под стабилиза-



Интерьер «Лаури и Клементи» – для ценителей роскоши.



Обновленная «Октавия»: пластиковые фары, цельный бампер. Стильно, но непрактично.

тор диаметром 23, 21 и 19 мм). Посаженные с натягом резинки служат в 1,5–2 раза дольше штатных.

Стойки стабилизатора держатся более 100 тыс. км, иногда до 200 тысяч. На полноприводных универсалах они другие – более длинные и служат в 1,5–2 раза меньше. Задний сайлент-блок переднего рычага начинает отслаиваться от обоймы примерно к 60 тыс. км. Передний живет в два-три раза дольше; его меняют обычно вместе со стальным рычагом (немногом удается так долго избежать смертоносных для подвески ям). Шаровые опоры меняют также лишь после жестоких ударов – без них узел продержится до 200 тыс. км. Показание к замене амортизаторной стойки – выпяченная резина верхней опоры (тоже следствие ударов). Задняя подвеска с упругой балкой очень долговечна. На полноприводных версиях подвеска независимая, причем база длиннее на несколько миллиметров – задние колеса смеще-

ны назад. Сайлент-блоки многочисленных рычагов служат не менее 60 тыс. км.

Регулировка развала и кастера у этих машин не предусмотрена, но подкорректировать их можно: спереди – за счет небольших перемещений подрамника, сзади – кронштейнов балки. Проверять углы установки всех колес рекомендуется ежегодно и, разумеется, экстренно – после сильных ударов и замены деталей. Впрочем, даже ослабив болты подрамника, вы уже серьезно нарушите регулировки.

Рулевые наконечники при удачном стечении обстоятельств продержатся более 100 тыс. км. Внутренние шарниры тяг – не меньше, но только при герметичных чехлах. Нередко, заменяя протертый чехол, фиксируют новый пластиковыми хомутами. Как правило, они со временем немного выпягиваются, и в чехол попадает вода и грязь. Приходится менять тягу в сборе с наконечником (отдельно в запчасти поставляют-

ся наконецник, но не тяга). Надежно зафиксировать чехол можно металлическими червячными хомутами (Nogma).

БЛУЖДАЮЩИЕ ТОКИ

Слабая сторона электрооборудования «Октавии», как, впрочем, и многих других современных машин, – транзисторные ключи, управляемые слабыми токами. Как уже отмечалось, влага и соль для разъемов – страшные враги. Но здесь, в отличие от «Пассата В5», блок управления электропакетом не под ногами водителя, а под панелью приборов – в чистоте и сухости. У четырех-пятилетних машин нередко обрывается провод от датчика ABS; при этом сам датчик вполне исправен. Можно аккуратно надставить провод, загерметизировав соединения. Регулярная смазка замков – не только в угоду механике. Концевики дверей здесь в самом механизме, и стертый пластмассовый выступ выключателя влечет за собой замену замка. До 2003 года порой отказывали катушки зажигания на двигателе ARX (1,8T, с 2001 года). В прошлом году их модифицировали (сменился индекс) – отказы прекратились.

Режим самодиагностики у двигателя не предусмотрен, поэтому для поиска ошибок понадобится дорогое оборудование. Фирменный тестер работает не только с блоком управления двигателем, но и с климатической установ-



Без брызговики заль на крыльях сойдут за считанные месяцы. Однако ржавчины не будет – кузов оцинкован.



Поднимать автомобиль можно только за штатные места, отмеченные на порогах стрелкой, иначе непременно повредите их отбортовку.

кой, и с центральным замком. Кстати, последний можно запрограммировать по желанию на автоматическое закрытие после пуска двигателя и отпирание после выключения зажигания, задать величину паузы до срабатывания и множество других нюансов – в фирменном сервисе это сделают за считанные минуты.

КРАСОТА ИЛИ ПРАКТИЧНОСТЬ?

Рестайлинг 2000 года сделал автомобиль наряднее, но не практичнее. Короткая юбка из темного неокрашенного пластика по низу бампера принимала на себя все бордюры и ледовые торося. Пластик достаточно прочный и упругий, да и стоит накладка недорого. Новый бампер стал солиднее, но от небольших деформаций краска трескается, а потом и отлетает – неопорно. А случись расколоть – придется менять дорогой бампер целиком.

Прежние стеклянные фары почти не страдали от царапин, но стекло есть стекло – от ударов трескается. Зато и заменить его можно было отдельно. Новая светотехника взаимозаменяема со старой, но укрыта пластиком: царапин он боится, правда, полируется легко (ЗР, 2003, № 9, с. 234). Но если появилась трещина, придется покупать фару в сборе.

Кузова «октавий» полностью оцинкованы и очень хорошо сопротивляются коррозии. Поэтому даже «отпескоструенные» до металла крылья годами остаются без следов ржавчины. Защитит эмаль брызговики; без них зальсыны появляются через считанные недели. Поднимая автомобиль, устанавливайте домкраты только под штатные места – пороги у «Октавии» слабые.

Распространенная болезнь – закисание осей «двигателей». Причем механизм чаще отказывает в начале лета, когда вся влага испаряется и детали трутся всухую. В этом случае разборка уже бесполезна, а вот ежегодная профилактика (смазка с разборкой узла) избавит от проблемы. Не забывайте ежегодно менять и фильтр вентиляции салона, а заодно очищать слив из короба воздухопритока. Если отверстие забито, от испарины на стеклах не избавиться, да и вода может пойти «через край» – в салон.

Эти, а также другие доступные для владельца операции по обслуживанию «Октавии» описаны в ЗР, 2002, № 1, с. 174.

Благодарим дилерский техцентр «АВТОПЛАНЕТА» за помощь в подготовке материала.

Крутить легко



Баранку крутить легко и приятно, если на вашем автомобиле установлены компоненты рулевого управления от ЗАО «Кедр». От каждой выбоины шарикаться не будешь, посреди дороги колесо не потеряешь.

Применение передовых технологий и 100%-ный контроль качества позволяют нам гарантировать повышенный срок эксплуатации – 18 месяцев со дня покупки или 40000 км пробега на всю продукцию завода.

Производство наконечников и тяг рулевой трапеции, шаровых опор, поршней для автомобилей ВАЗ, ГАЗ, ОКА.



Закрытое Акционерное Общество

Кедр®



ЗАО «Кедр»
456320, Челябинская обл.,
г. Миасс, а/я 572, т/ф (351)35-4-24-51
e-mail: kedr@kedr.ru, <http://www.kedr.ru>

Представительство в Москве —
ООО «Кедр-Авто», ул. Цимлянская, 3
т. (095) 975-73-41, (095) 975-73-43
e-mail: kedravto@mail.ru

ЗАБЫТАЯ АВТОКОЛОННА

СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ

С каждым годом все меньше тех, кто помнит самую страшную в мировой истории войну, кто может поведать о ней. Но, к счастью, остаются документы, свидетельства, воспоминания и бесценные «вещные доказательства» — старые танки, пушки, самолеты и, конечно, автомобили.

Машин, проехавших фронтowymi дорогами, до наших дней сохранилось совсем немного. Оди, став грудой искореженного металла, сгнили на полях и обочинах дорог, другие доработали свой век после Победы и ушли в металлолом. И все же самые заслуженные автомобили Великой Отечественной — ЗИС-5, горьковскую полуторку, ГАЗ-67 еще можно где-то увидеть. А более редкие модели практически забыты...

С момента рождения советского автопрома одной из главных его задач были машины для Красной Армии. К началу войны в ней находилось почти 273 000 автомобилей. Моделей было совсем мало: основу парка составляли ГАЗ-АА (с 1938-го — ГАЗ-ММ), трехтонка ЗИС-5,

трехосный ГАЗ-ААА. О них в разное время было достаточно сказано и написано. Вспомним и «практически забытые», выпускавшиеся в небольших количествах.

С 1936-го на шасси ГАЗ-ААА выпускали штабной автобус ГАЗ-05-193. Такие девятиместные машины строили до 1943 года, до бомбардировки завода, когда пришлось сократить модельный ряд. С 1941-го автобус, как и грузовики, делали в упрощенном варианте, в частности, с одной фарой. Всего выпустили 237 таких машин.

Первые же месяцы войны обнаружили огромную нехватку санитарных автомобилей. Их основным поставщиком был тот же ГАЗ, выпускавший с 1938-го до 1945-го простенький ГАЗ-55 на базе полуторки. С 1939-го санитарные автомобили делал и московский завод. ЗИС-16С представлял собой шасси с кабиной ЗИС-5, за которой помещался «обрезанный» кузов городского автобуса ЗИС-16. В таком фургоне с калориферным отоплением можно было перевозить до 10 носилок или

трансформировать его для транспортировки не только тяжелых, но и легких («сидячих») раненых. Производство этой модели свернули в 1941-м, когда началась эвакуация завода. Вместо нее стали делать совсем простой фургон ЗИС-44 — ЗИС-5 с высокой деревянной «будкой».

Современно выглядящий тогда городской автобус ЗИС-16 (выпуск его начали в 1938-м) тоже имеет право называться военной машиной. Некоторые из них шли не только в тыл с эвакуированными, но и на фронт, восполняя острый дефицит «санитарок».



ГАЗ-64 с 50-сильным двигателем отличался от ГАЗ-67 в основном колеях — 1250 мм вместо 1445 мм.

Предвоенный ЗИС-16 нынче не сыскать, как и ярославских грузовиков. Из 1600 машин, поставленных в войска, больше всего было пятитонных ЯГ-6 (в Красной Армии служили также ЯГ-4 и ЯГ-10) с моторами и коробками передач от ЗИС-5. Известно, что 45 машин выпустили с импортными 93-сильными двигателями «Геркулес» и не исключено, что часть из них тоже попала в армию. Большинство ЯГов погибло уже в начале войны, а с 1942-го завод вообще свернул производство — ЗИС прекратил поставки агрегатов.

Трехосных же ЗИС-6 с 1934 по 1941 год было построено более 21 тысячи, но до наших дней сохранились единицы. На шасси ЗИС-6 монтировали первые «като-

пши» — реактивные установки БМ-13. Именно такие машины стоят на постаментях в местах боев на западе России и в Белоруссии.

С начала тридцатых годов наши конструкторы уделяли особое внимание полноприводным машинам повышенной проходимости. Однако технологические проблемы, в частности организация в достаточном объеме выпуска шарниров передних колес, долго не позволяли начать серийное производство. В 1941 году до эвакуации московского завода, сопровождавшейся сокращением выпускаемых моделей, успели построить лишь 197 машин ЗИС-32. Это был ЗИС-5 с дву-



ГАЗ-05-193 использовали как штабной автомобиль и передвижной радиоузел. Машина с 50-сильным двигателем развивала 65 км/ч.

ЗИС-6 с реактивной установкой БМ-13. Мощность – 73 л. с., расход топлива – около 40 л/100 км.



мя ведущими мостами и двухступенчатой раздаточной коробкой.

На Горьковском автозаводе группа конструкторов во главе с В.А. Грачевым занималась полноприводниками на базе легковых машин. Перед войной начали производство ГАЗ-61 – «эмки» с двумя ведущими мостами и шестичилиндровым 76-сильным мотором. Первые машины передали высшим военачальникам Красной Армии. Из совсем немногочисленных кабриолетов ГАЗ-61-40 один получил тогдашний нарком К. Е. Ворошилов. Пикапов же ГАЗ-61-417 из 400 полноприводных «эмок» было, видимо, совсем немного. Тем не менее ветераны помнили эти машины по зиме 1941-го – несколько участвовали в битве под Москвой в качестве тягачей легких пушек.

Прародителей всех «козликов» – автомобилей ГАЗ-64 в 1941–1942 гг. выпустили всего около семисот. Более поздние ГАЗ-67 отличались увеличенной колесной и, соответственно, измененным кузовом. Недавно в Прибалтике восстановили (по сути – сделали заново) единственный известный на сегодня ГАЗ-64.

Полугусеничные машины – отдельная страница военной истории автомобиля. Несмотря на серьезные недостатки – невысокую по сравнению с гусеничными машинами проходимость, посредственную управляемость, высокий расход топлива, «гибриды» (немцы называли такие автомобили мулами) в годы Второй мировой были практически во всех воевавших армиях. Заманчиво было использовать готовые шасси и передний мост с рулевым управлением.

Отечественные прототипы НАТИ-2 и НАТИ-ВЗ, созданные в первой половине тридцатых, развивали идеи Адольфа Кегресса – инженера, возглавлявшего до революции гараж российского императора. Еще до Первой мировой он экспериментировал с полугусеничными машинами, а затем создавал подобные «ситроены». У нас же совместная работа НАТИ и ГАЗа вылилась в серийный ГАЗ-33. Он представлял собой полуполторку с комплектом деталей для переоборудования – набором катков и роликов, крепившихся к раме, шестерни (ее устанавливали между сдвоенными задними колесами), ведущей звездочки

очень нужны. Конструкторы Г. А. Сонкин и А. Ф. Андронов (последний после войны стал главным на МЗМА) совершенствовали машину. ЗИС-42 получил более широкие гусеницы, форсированный до 76 л. с. мотор. На ЗИС-42М ставили уже 85-сильные двигатели (такими до войны оснащали автобусы ЗИС-16) с увеличенной степенью сжатия и более емкие топливные баки. Первые ЗИС-42М были отправлены на Сталинградский фронт, а выпускали их до 1944 года.

Полугусеничных же АТ-14 (кабина и рама ЗИС-5, гусеницы от танка Т-70) построили всего десять. Машина оказалась слишком тяжелой и сложной в производстве.

Автомобили времен войны в сравнении с нынешни-



Партию полноприводных ЗИС-32 с 73-сильными моторами выпустили в 1941 году.

и металлической гусеницы. ГАЗ-33 обкатали в финскую войну, где он показал посредственные проходимость и надежность. Потом большинство машин оказалось в колхозах, где с них сняли «лишние» детали. С 1938-го по 1942-й в Горьком на базе полуполторки выпускали уже полноценный полугусеничный ГАЗ-60 грузоподъемностью 1300 кг.

В Москве параллельно делали подобный ЗИС-22 с 73-сильным двигателем ЗИС-5. Машина съедала 60–85 л бензина на 100 км и в снегу, когда между катков намерзал лед, становилась порой беспомощной. И все-таки полугусеничные автомобили, в основном в качестве артиллерийских тягачей, были

ми были, конечно, примитивны, располагали очень малым ресурсом. Впрочем, допущенные немцы подгадали: ни один военный автомобиль в советской ли армии, в вермахте ли не проходил больше 10 тыс. км. Его боевой путь прерывали мины, снаряды или... окончившаяся война.

Иных уж нет, а те... Немало автомобилей Великой Отечественной еще лежат в глухих лесах и болотах. Как знать, нет ли среди них тех, которые можно увидеть сейчас только на старых пожелтевших фото? Найти и восстановить такие машины – наш общий долг. Они – память о Великой Отечественной, свидетели, пусть и немые, долгого и трудного пути к Победе. □

ВЫСШИЙ СВЕТ



<http://www.rrab.com>

Но не хочет чтобы вы чуть-чуть почувствовать себя представителями элиты, этаким баловнем судьбы, разрезающим на шкарных автомобилях и посещающим закрытые аристократические клубы? Если так, добро пожаловать в клуб поклонников автомобилей «Роллс-Ройс» и «Бентли»!

Авторам страницы, регулярно пополняемой с 1997 года, удалось собрать, пожалуй, одну из наиболее богатых «он-лайн» коллекций фото автомобилей двух легендарных марок. В рассказах о каждой модели, начиная с далеких 1900-х, немало исторических, да и просто любопытных фактов, по которым можно проследить увлекательный, порой тернистый путь когда-то истинно английских фирм...

Правда ли, что украшающая радиаторную решетку статуэтка «двух эвстазов» сделана из чистого серебра? Нет, не существует позолоченные версии знаменитой леди...

Конечно, здесь можно найти и более приземленные: например, технические характеристики, а также точную информацию о числе выпущенных машин каждой модели. Привлекателен и раздел о прототипах, концепт-карах и просто шутливых моделях разных лет. Автомобильным книголюбам — тем, кому сотня-другая фунтов стерлингов за роскошный фолиант по силам, — адресована страничка для заказа тематических изданий.

Впрочем, на этот сайт заходят не только те, чей интерес к «роллсам» носит лишь познавательный характер. «Я представляю вам машину, которую можно водить каждый день, если пожелаете. Шикарный салон серой кожи с натуральным ореховым деревом профессионально отреставрирован. Прошу за авто 28 900 долларов», — интересно, что заставляет американского коллекционера расстаться с красивейшим «Бентли-S2» образца 1960 года?

ХОЧУ ВСЕ ЗНАТЬ!



<http://auto.howstuffworks.com>

Помните, когда-то был такой популярный журнал? Нечто подобное можно найти на интересной американской страничке, название которой вольным переводом: «Как это работает?». Здесь на одном сайте собрана всесторонняя информация о самых разных аспектах современной жизни.

Нас, естественно, в первую очередь интересует раздел, посвященный автомобилям. В доступной форме тут растолкован и проиллюстрирован принцип работы всех основных узлов и агрегатов автомобиля, начиная с ремней безопасности и заканчивая мудреной бортовой электроникой. Конечно, специалистов иные объяснения повеселят поверхностностью и в какой-то мере дилетантством. Но, скажем откровенно, многим такой подход куда ближе, чем сентенции учебников и инструкций.

Как следует из раздела «самые популярные темы», англоговорящих автомобилистов в первую очередь интересует принцип действия двигателей, трансмиссий и... гибридных автомобилей. Сказывается активная «раскрутка» последних в США. Вообще, альтернативным видам топлива на этой интернетовской странице уделено немало внимания.

Примечательно, что речь идет не только о событиях, уже свершившихся, но и о возможном их развитии в ближайшем будущем, например, авто на топливных элементах. В главе «Высокие технологии» любопытные заметки о перспективах перевода народного хозяйства на водородное топливо, его безопасном хранении и транспортировке. Любопытно, что здесь же размещили рассказ о... последней модели «Майбаха».

На десерт можно отвлечься от автомобильной тематики и заглянуть в другие разделы дейдэйста, где вас ждут увлекательные рассказы обо всем на свете, начиная от пылесоса и контактных линз и кончая новейшими разработками в авиационной и космической промышленности.

ФОРМУЛА УСПЕХА



<http://www.f1db.com>

Настоящий мужчина должен разбираться в футболе, сортах коньяка и, конечно же, знать поименно гонщиков первой формулы! Это, безусловно, шутка, но с большой долей правды. Баталии королевской формулы привлекают все больше болельщиков. Те, кому не довелось посмотреть Гран-при живьем, могут выплеснуть эмоции у телевизора в компании друзей, а чтобы блеснуть эрудицией, лучше подготовиться заранее.

В этом поможет сайт, название которого говорит само за себя: «Formula 1 database». Здесь нет эффектных репортажей с соревнований, зато есть фото и «несекретная» информация о машинах каждой команды в текущем сезоне и полный архив трасс с 1950 года. Нет и портретов улыбающихся гонщиков, но многим куда интереснее узнать, сколько раз тот или иной пилот стартовал с полупозиции, сколько на его счету самых быстрых кругов, в скольких Гран-при принимал участие. В общем, на сайте представлены практически все сведения о многообразном мире первой формулы.

Нетрудно узнать, какие мотор и шасси были у команды в то или иное время. Можно найти информацию и о фирме, построившей машину. Ну как? Подковались по части формулы 1? Проверить, хорошо ли усвоен материал, поможет мини-тест для знатоков.

На главной странице сайта — отличная новостная лента, обновляемая практически ежесекундно. Наконец, продолжит путь по сайтам, посвященным одному из самых зрелищных видов спорта, поможет раздел с чрезвычайно интересными ссылками на разнообразные интернет-ресурсы по этой теме. Оказываюсь, есть «формульные» сайты с карикатурами, фото девушек с пит-лайна и, конечно же, портретами гонщиков.

По Сети бродил МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

КОРОТКО

Феминизация автомобильного движения и у нас все больше вторгается в сферу обслуживания. Московская фирма «Транс Реал Сервис» уже год работает над проектом Lady Club Auto, цель которого — облегчить автомобилистам обслуживание своих «железных друзей». Каждая, кто приобретает пластиковую карту Lady Card, получает накопительную скидку, право на приоритетное обслуживание (в том числе и «личным механиком»), а также на комплекс услуг в случае ДТП: выезд на место профессиональных, организация экспертизы и доставка автомобиля на автосервис. Какие-то услуги, например осмотр ходовой части, предоставляются бесплатно, какие-то со скидкой.

Специалисты Волжского автозавода пригласили представительниц прекрасного пола к тестам своих разработок. Речь об автоматической коробке передач, которую со временем планируют ставить на «ладью» «двдестого» семейства и новую «Калину». Пока процесс — в стадии конструкторской разработки с участием зарубежных партнеров. «Автомат» в первую очередь будет



популярен у женщин — жительниц мегаполисов. Их представительниц и пригласили в качестве экспертов, чтобы оценить поведение автомобилей с АКП в разных условиях, включая трек и ледяные дорожки. Отзывы были немногословны, но исчерпывающие: водить автомобиль стало легче, повысился комфорт и безаварийность езды, особенно в городском потоке; с управлением нет проблем даже на скользких покрытиях.

и для антикоррозийной обработки деталей силового агрегата, мы применили материалы немецкого концерна Henkel, а краски и эмали заказываем у американско-швейцарской фирмы PPG-Heilos. Особенность такого вида покраски заключается в том, что краска проникает в металл не менее, чем на 20 микрон. Это позволяет говорить о получении свойств, практически идентичных цинкованию.

Но у меня был дополнительный козырь в рукаве — я знал, что коросты дают на свои машины пятилетнюю гарантию.

Если вы так верите в новые технологии, то сможете ли дать слово дирекции, что машина не проржавеет сразу после покупки?

Улыбнувшись, Каюмов поощил мое личное и всем читателям, что машина в безаварийном режиме проходит без перекраски лет 7-8.



НАСТОЯЩЕЕ ЖЕНСКОЕ ДЕЛО

АЛЕКСАНДРА
ЛЕЖАНДР

Считают, что автомобильный журналист — профессия не для женщины. Могу предоставить: большинство из вас никогда и не думало о такой карьере. И все же... И все же задам вопрос: а по какому праву эта профессия должна быть отдана только мужчинам?

Честно скажу: я стала автомобильным журналистом совершенно случайно. Имея профессию преподавателя английского языка и какой-то стаж работы в ежедневной газете, я откликнулась на объявление в журнале, которому требовался сотрудник, владеющий французским и английским (напомню, дело было во Франции и сама я француженка). Так вот, после этого шага была моя жизнь перевернулась. Журнал был... автомобильным.

Несколькими месяцами позже я оказалась в редакции «L'Automobile Magazine» — очень известного во Франции ежемесячного автомобильного издания. Вокруг меня были одни мужчины-журналисты, конечно, одержимые автомобилем. Один из них — в прошлом мастер вождения, другой долго работал по доводке новых двигателей на «Фено», третий чуть не в пленок собрал коллекцию масштабных автомобилей.

В один момент мне даже показалось, что я присвоила себе чье-то место. Но надо было браться за дело.

Довольно скоро я открыла для себя, что автомобили — это не просто сверхмощные устройства под управлением непримиримых машин. Это еще и более чем вековая история, экономика, промышленное производство, это социальные проблемы (к слову, во Франции более 2,3 млн. человек живут от автомобиля) и автоспорт...

— Но мое личное слово здесь не играет большой роли, завод уже дает на всю продукцию официальную пятилетнюю гарантию от сквозной коррозии. Так что мы ничуть не хуже корейцев.

Поскольку запас критических аргументов у меня подошел к концу, я решил пофантазировать и предположил, что у завода просто нет проблем. — Проблем много, — как всегда, охотно ответил гендиректор. По исследованию, заказанному нами у американских специалистов, рынок машин категорий А в нашей стране равен примерно 107-120 тысячам в год. Когда мы сумеем решить вопрос с двигателями и сможем предложить покупателям более широкий спектр продукции, надо будет выводить производство на проектную мощность 75 тыс. машин в год против выпускаемых сейчас 40 тыс. Тогда придется всерьез задумываться о внедрении роботов-малюров. Уже несколько лет стоит вопрос о серьезном производстве не только пользующихся большим спросом фургонов, но и машин, специально подоготовленных для женщин. — «Ока-леди». И хотя пока мы не собираемся отказываться от производства микролитражек, есть предложение по сборке у нас на заводе машин более крупных классов, благо покрасочная линия может покрасить любой автомобиль до Е — классом включительно. Но главной проблемой является необходимость донести до россиянина мысль, что автомобиль должен быть не способом показать свое положение в обществе, а максимально удобным средством преодоления расстояния из пункта А в пункт Б.

Удастся ли вам найти явление, еще более многообразное, чем автомобиль?

Короче говоря, уже давно не чувствую себя виноватой в том, что ем чужой хлеб и занимаю пост, который должен принадлежать только мужчине. Так что тем девушкам, которые хотят стать журналистками, я не мешала бы специализироваться на автомобильной тематике. У вас появится возможность заняться оригинальными делами, более того, окружающие вас мужчины будут сохнуть от зависти.

Вспомоная, как примерно год назад меня занесло в Калифорнию. На берегу океана я наблюдала заход солнца, а руки сжимали штурвал болида, на котором во всюком в этом мире суждено даже прокатиться. «Додж-Вайпер», двухместный родстер с мотором мощностью 505 л.с. (мотор «заряженной» «Ладью-2110» выдает не более 94 л.с. — ред.), приятно рычал, повиновшись моим желаниям. Не стану описывать лица гуляющих в тот вечер по набережной, когда они видели женщину за рулем этого монстра...

Возвращение во Францию тоже стало незабываемым. И в моей семье, и среди друзей мужа оказалось столько завистников! Они многое бы отдали, только чтобы проехать за рулем такого автомобиля.

Не буду скрывать: профессия автомобильного журналиста во Франции, по крайней мере до сих пор, остается уделом мужчин. В среднем на редакцию приходится одна женщина.

Уважаемые дамы, тенденцию пора менять! Автомобиль — это не только объект удовольствия для мужчин, это огромная цепля, которую нам, женщинам, тоже нужно перепалать. □

На правах рекламы

Илья Александров

БЫТЬ ВЫШЕ ОЖИДАНИЙ!

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ

Президент – генеральный директор «Вольво кар корпорейшн» Ханс-Олоф Олссон теперь не жалеет, что два года назад пошел на поводу у женщин своей компании. Сейчас он говорит, что не сомневался в успехе, что среди клиентов «Вольво» в Европе женщины составляют 20%, а в Северной Америке – более 50%, но в 2002 году, когда сотрудницы компании напрямую спросили, могут ли они сами создать свою модель, ответ дался ему нелегко. В конце концов, он подписал бюджет и дал «добро» на производство концепт-кара.

Теперь концепт YCC (по начальным буквам английского Your Concept Car «Ваш концепт-кар») греется в лучах софитов на выставках, а параллельно идет работа над проектом и, возможно (только тс..., никому ни слова!), машина пойдет в производство. Во всяком случае, в беседе с корреспондентами «За рулем» Ханс-Олоф Олссон сообщил, что проект YCC многое сулит: гораздо

больше не только женщин, но и мужчин станут покупать «Вольво». Кроме того, он уверен, что все это дополнительный импульс, чтобы привлечь людей с нестандартным мышлением для работы в его компании, где можно материализовать свои идеи.

Для шефа мышление нестандартное, а для создателей (точнее, создатель Широкий дверной проем и подножка – нет неудобств при посадке.



нищ) концепт-кара – самое что ни на есть стандартное. Но лучше дадим им самим слово.

– Мы создали машину, перед которой нельзя устоять, – поясняет Татьяна Бутович-Темм, пресс-секретарь проекта YCC. – Когда смотришь на нее снаружи – очень нравится, а когда сядешь внутрь – и вовсе не хочешь из нее вылезать. В основе нашего концепта в высочайшей степени продуманные решения в сфере удобств, которые почему-то игнорируют мужчины при создании своих моделей.

Дамская сумочка всегда под рукой – для нее есть ниша.





Обивка просторных сидений может быть в тон авто.



Горловины стеклоомывателя и бензобака открывают кнопками в салоне.

УДОБСТВО ПОСАДКИ. Зачем нужна машина, в которую неудобно садиться? Лишний раз и поехать куда-то не захочешь. Поэтому двери этого автомобиля бескомпромиссно поднимаются вверх, а снизу выдвигается подножка. При этом YCC и сам приподнимается, чтобы не надо было нагибаться. Женщина чаще мужчин подходит к машине с коробками и пакетами в руках. Это в проекте учтено: с помощью автоматического открывания дверцы, если приближаешься к автомобилю сбоку, или багажника, если подходишь сзади.

ВСЕ НУЖНОЕ ПОД РУКОЙ. Самое лучшее место для сумочки, мобильного, портативного компьютера, спортивной сумки – между двумя передними сиденьями. Именно там, где мужики размещают рычаг переключения передач, ручник, а потом еще рассуждают об их эргономике.

Зонтик принято держать в прихоржей, и нужен он, лишь когда собираться на улицу. Оборудовать в машине прихоржею – это уж слишком, но чтобы не забыть зонтик перед выходом, его можно поместить в проеме двери и туда же положить ключи.

Подмечено: женщины часто используют место на заднем сиденье, чтобы складывать там вещи, – говорит

один из директоров проекта Камила Пальмерц. – Обдумав это, мы решили подушки задних кресел сделать откидными, как в кинотеатре, однако в любой момент они могут принять привычную форму и использоваться по назначению.

ОЩУЩЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА. От положения за рулем и от удобства посадки во многом зависит, как ты ощущаешь пространство вокруг себя и как себя ощущаешь в нем. Человек неповторим и индивидуален, поэтому, чтобы не искать компромиссов, тело будущего владельца или владелицы «копируют» в диалерском центре и антропометрические данные в цифровом формате записывают на ваш личный ключ от машины. Вы садитесь, вставляете ключ в гнездо, и сиденье само идеально подгоняется под вашу фигуру, наиболее удобное для вас положение занимают педали и рулевое колесо. Если захотите что-то изменить – для вас широкий спектр регулировок. Для улучшения обзорности у капота нисходящая линия к переду, а по четко вырисованным боковинам легче ориентироваться при движении назад.

И еще: по желанию автомобиль можно поднять выше или ниже и таким образом увеличить обзорность во-

круг или опустить себя как бы в спортивной машине.

ЖЕЛАНИЕ БЫТЬ НЕПОВТОРИМОЙ.

Этот принцип реализован в машине с помощью сменных накладок на кресла. Всего восемь вариантов, начиная от темной кожи и кончая светлой льняной с выпивкой или сатиновой. Есть накладки из буклированной шерсти. Под ногами же может быть все, вплоть до синтетического газона.

Когда меняется интерьер машины, меняется и ее характер – она может быть мягкой, агрессивной, игривой, светской... Ну, в общем, такой, какой вы хотите ощущать себя в данный момент.

МИНИМАЛЬНЫЕ ЗАБОТЫ.

У концепта YCC не открывается капот. Следить за тем, что находится под ним, – прерогатива станций техобслуживания. О приближении срока обслуживания автомобиль сам предупреждает СТО. Вам же останется только согласиться или нет с предложенным временем. Колеса самой не придется менять – они изготовлены по технологии, которая позволяет даже на проколе проехать довольно ощутимое расстояние. Что остается? Пополнять бачок стеклоомывающей жидкостью и бензобак. Эти две горловины и вынесены на боковину. У них нет пробок – заправляются они, как на спортивных автомобилях, стоит вынуть запорочный пистолет.

ОБЛЕГЧЕННАЯ ПАРКОВКА. От помощи при парковке или при засаде в гараж не откажется ни мужчина, ни женщина. YCC решает проблему в два этапа. Первый: при нажатии на кнопку автомобиль оценивает возможность припарковаться между двух ступиц рядом автомобилей, произведя «замеры» на местности. Второй: машина начинает непосредственно парковаться, предлагая вам выключить то переднюю, то заднюю скорость. Вращение же рулевого колеса берет на себя.

Кстати, YCC имеет весьма дружественную для пешеходов конструкцию. К парковке это не имеет никакого отношения, но, если по неосторожности пешеход попадет под машину, специальная подушка смягчит удар.

Концепт-кар YCC потребовал немалых усилий от женщин компании «Вольво», зато теперь он отвечает представлениям прекрасной половины об автомобиле. А то, что понравилась женщине, предвосхитит ожидания и взыскательных мужчин. Ведь кто, как не женщины, знают: чтобы понравиться, нужно быть выше ожиданий! □



ВСЕ СВОЕ ВЕЗУ С СОБОЙ

СЕРГЕЙ АРЗАМАСЦЕВ, МОСКВА.
ФОТО АВТОРА

Путешествия на машине – семейное хобби. Так вот – поближе рассмотрев в Европе автокемперы, поняли: нам тоже нужен такой автомобиль. Подходящий кемпер фирмы «Детлефс» 1992 года выпуска на базе «ФИАТ-Дукато» с турбодизелем 1,9 л нашли в Москве. Пятиместные двухэтажные апартаменты с холодильником, работающим от трех источников питания (газ, 12/220 В), с душем, кухней, бойлером для горячей воды и отоплением (также газовыми) обош-

лись в 15 тыс. долларов. Наш аппарат невелик, всего 5,5х2,2х2,9 м, бывают гораздо крупнее, тем не менее на легкие стоянки его не приняли, пришлось прописать на даче.

Годом раньше на обычном авто мы побывали во Франции, теперь решили добраться до Испании. Забронировать кемпинги через агентство не удалось, пришлось оформлять визы, как обычным туристам. Основную информацию при подготовке поездки брали на сайте www.travel.auto.ru. Деньги, из расчета

\$100 на день, разместили на двух разных кредитных картах плюс некоторая сумма наличными. С собой взяли консервированные продукты, крупы – большая машина большая.

Старт проспали – выехали из столицы лишь в одиннадцать утра и к полудню уперлись в длинную очередь на польской границе. Переместились в Домачево, там тоже очередь немаленькая, но за \$150 нас поставили прямо перед шлагбаумом. Потеряв полтора часа и еще \$34, оказались в Польше. Заночева-



Набережная в Гааге.



Во многих крупных кемпингах есть бассейны.



Наш кемпер рассчитан на пятерых – по числу спальных мест, хотя сидячих мест в нем около десятка.



В корме кемпера телевизор, кухня и санузел.

ли неподалеку на стоянке грузовиков, которые всю ночь будили нас.

Пару дней провели в Энскеде, съездили в Гаагу. Поразило, что при температуре +30°C мы замерзли – сильный ветер дул с Северного моря, но мы все равно искупались. Забарахлил холодильник, но в весьма кстати подвернувшимся сервисе объяснили, что это нормально: слабые компрессорные агрегаты на жаре малоэффективны.

Бельгия, Люксембург, Франция – горы, холмы, равнины... Ночевали на стоянке под Лионом. Иностранцы путешественники не очень внимательны к другим, запросто могут громко разговаривать и смеяться ночью под открытым окном. Часа в четыре нас разбудил непонятный звук – оказалось, кто-то пытался вскрыть дверь и даже сломал замок. Пока я оделся, выскочил на улицу – никого нет. Немного успокоившись, опять уснул – в это время тихо открыли дверь кабины и укресли из «бардачка» сотовый телефон. Портмоне обыскали, но оставили, там не было ничего ценного. Утром, погоревав о потерях, поехали дальше.

Юг Франции, Испания... Широкая автострада проходит по горам, останетесь можно лишь на специальных

площадках, которые встречаются через 10–15 км. Жуткая жара под +40°C – а в кемпере нет кондиционера... Вот и курорт Коста-Дорада: кемпинг «Стел», куда мы направлялись, оказался заполнен процентов на девяносто. Цены не маленькие: 20 евро за машиноместо в сутки плюс 5 евро за взрослого и 3 евро за ребенка, но в других местах еще дороже.

Кемпинг «Стел» имеет первую категорию – это как четырехзвездочный отель. На территории два бассейна, пара магазинов, кафе, бар, детская площадка. Выделено место для стирки, а чтобы включить стиральную машину, надо в автомате купить пакетик порошка с приклеенным жетоном. На автомойке можно залить в бак чистую воду и слить грязную. В санитарных блоках расположены души, туалеты, раковины для умывания и мытья посуды, хотя вода подведена и к некоторым столыкам, что очень удобно. Обычно размер участка 8х4 метра, нам достался поменьше, едва хватило места, чтобы поставить машину и растянуть маркизу – боковой тент. До моря идти минут десять, от края до края кемпинга вдвое дольше, на входе охрана, чужих не пускают. Пляжи оборудованы душами, кранами для мытья ног, держателями для велосипедов, здесь можно накачать круг, матрас.

Завтрак готовили у себя, вечером ужинали в кафе. В магазинах есть почти все, хотя цены немного выше, чем в городе. Рядом теннисные столы, в том числе маленькие для детей, причем абсолютно бесплатно. «Отбой» в кемпинге в 24.00 – испанцы очень веселый народ, и если бы не распорядок, похоже, танцевали бы и пели до утра. Вдоволь покушавшись, через четыре дня вновь соскучились по дороге.

Под Тарагоной заехали в «Порт Аventura» – что-то вроде диснейленда по-испански. Несмотря на воскресенье, народу оказалось немного. В полночь дали изумительное представление с фейерверками и различными плавающими персонажами, но, к сожалению, наш пятилетний ребенок к тому времени уже выбыл из сил. Ночевали прямо на стоянке в машине – кемпер в этом смысле очень удобен: где застала ночь, там и остановился.

У нас случилась неприятность – потек радиатор. Периодически доливая воду, поехали по сервисам, в результате добрались до Барселоны, где три дня ждали, пока привезут новый. Тем временем купались в море и осматривали город. В центральной части очень много старинных водоразборных колонок, так что с водой проблем не было. На бе-

MATADOR



Вперед к победе!
и низкие цены Вас ждут









Рекомендовано для установки в автомобили LADA 9-го и 10-го семейства и Шевроле-Нива.

Отпова торговля:
торговая компания "Русская Игра"
Москва, ул. Шенюгина, 4.
<http://www.rgsound.ru>
e-mail: public@rgsound.ru
тел.: (095) 234-0654
факс: (095) 234-8820



WWW.DLS.RU

ДАННЫЕ О ПУТЕШЕСТВИИ

Протяженность – 9150 км, продолжительность – 23 дня, автомобиль – автокемпер «Детлефс» на базе «ФИАТ-Дукато», экипаж – двое взрослых и ребенок.

Затраты: визы, страховки – 300 евро; дизтопливо – 850 евро; кемпинги – 250 евро; развлечения – 500 евро; питание – 1400 евро; поездки, сувениры – 300 евро; ремонты, дополнительное оборудование для кемпера – 550 евро.

Итого – 3150 евро.



Собор Святого Семейства.

регу бесплатные парковки, но только для легковых машин – на въезде обычно установлены специальные ворота высотой 2,2 м, поэтому почти трехметровый кемпер оставили неподалеку в переулке. Конечно, посмотрели знаменитый и все еще строящийся Собор Святого Семейства. Побывали в зоопарке, послушали знаменитые поющие фонтаны – потрясающее, грандиозное зрелище. Представления проходят каждые полчаса, всякий раз с новым музыкальным сопровождением. Вернувшись к машине, обнаружили сломанную личинку замка на пассажирской двери, но внутри все было цело – то ли воров спугнули, то ли сигнализация помогла.

Съездили в Андорру. Посетили дорожный (72 евро за двух взрослых и ребенка) рекреационный аквапарк. Но о деньгах не жалеем: в парке есть бассейны +36°C, термальные бани, парилка, сауны, контрастные души, ванны для ног, солариум, джакузи, горная речка, холодная ванна, емкость со льдом и еще много интересного. Заправив полный бак самым дешевым дизтопливом в Евросообществе – всего 0,53 евро за литр, отправились в Коста-Браву. К это-

Поющие фонтаны в Барселоне.



Наш автокемпер «Детлефс» на базе «ФИАТ-Дукато».

му времени подошел срок очередного ТО нашего ФИАТА – его сделали в Барселоне за 20 евро, масло купили в супермаркете – там дешевле.

Кстати, о супермаркетах – мы часто останавливались около них. Здесь удобные бесплатные парковки, как правило, минимальные цены, недорого продают на вес горячие блюда. А если есть АЗС, то сольера самая дешевая в округе.

На обратном пути в Пиренеях попали под ливень, по серпантину несся поток воды с песком, грязью и камнями. Передача в основном первая, вторая уже отдых, третья – мечта и так 20 км. Переднеприводный ФИАТ из-за малой нагрузки на ведущую ось мокрую дорогу держал отвратительно, особенно на поворотах. Впрочем, и на сухом шоссе этот автомобиль не идеален: до 80 км/ч послушен, при 90 км/ч неплхо, но на 100 км/ч уже раскисает, раскачивается и требует неослабного внимания.

Перед французской границей потеряли в пробках почти три часа – оказалось, прижимистые французы в массовом порядке ездят отовариваться в более дешевую Испанию. Периодически съезжали на обычные дороги, скорость

здесь намного ниже, но окружающий пейзаж гораздо интереснее – проезжали красивые старинные городки, видish настоящую жизнь. За руль иногда садилась жена, что просто шокировало других путешественников – в Европе кемперами управляют одни мужчины.

Ночевали на большой стоянке под Лионом – и опять нас обокрали! Пошарили в кабине и «бардачке», забрали пустое портмоне – видимо, торопились. Обидно, второй раз и почти в том же месте! Явно работает организованная группа.

Страсбург, Франкфурт, Лейпциг – времени мало, поэтому проезжаем, не останавливаясь. Еще день пути до Белоруссии, восемь часов в очереди на границе, ночевка в Бресте. Время поджимает, отсюда уже гнал, как мог, расход топлива подскочил к обычным 12 до 15 л на сотню. К ночи пересекли МКАД, пройдя за 23 дня 9150 км. Лишь через несколько дней улеглись впечатления, и теперь наше приключение кажется сном. Впрочем, чтобы убедиться, что все это не приснилось, достаточно сесть за руль ФИАТА – и опять под его колеса потекут дороги, города и страны. □



Пока одни в поте лица крутят руль, другие приплясывают, чтобы согреться.



Гостям трасса понравилась, жаль — хорошего понемножку.



Чемпиона качать нелегко — весу больше центнера.

АФРИКА В ДМИТРОВЕ

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Каждый год сотрудники «За рулем» выбирают снежную трассу, чтобы помериться силами в водительском мастерстве. На этот раз в «междусобойчик» вмешались гости из далека: турнир ЗР совпал с визитом коллег — автомобильных журналистов из Южно-Африканской Республики. Вместе с ними 20 тысяч километров одолели и представители «Вольво» в ЮАР, чтобы познакомиться с российскими условиями эксплуатации. Недаром же говорят, что Россия — лучший испытательный полигон для автомобилей.

Мы пригласили гостей поучаствовать в «ледовом сражении» на нашем поле — Дмитровском по-

лигоне, но с их оружием — «Вольво-Кросс Кантри». Весеннее солнышко не успело растопить снег, и зрелище обещало быть интересным — трасса, чередная конусами, представляла комбинацию крутых и главных поворотов в сочетании со «змеяками» и «косами».

Звезды шли вначале на время, затем (синхронные старты) — на выбывание. К нашему удивлению, гости с солнечного континента лихо проходили повороты, подправляя машину ручником и успевая подоткнуть в «джиртронике» нужную передачу. Но снег на виражах быстро раскатали до чистого льда и сохранять оптимальную траекторию

требовало большого труда, даже с полным приводом и шипованными покрышками. В итоге первые два места достались «зарулевцам», а третье южноафриканцу — представителю «Вольво».

Соревнования стали для гостей разминкой перед «проверкой на дорогах»: впереди их ждала поездка в Санкт-Петербург за рулем трех «Вольво» — S80, XC70 и XC90. Весенней, словно после минометного обстрела шоссе, выскакивающие на встречную полосу фуры, жирная грязь на улицах Торжка, красавец змилик на Валдае, что ведет в Иверский монастырь, новгородский кремль и толчея петербургских улиц. Первое путешествие по России, несомненно, запомнится коллегам надолго. А мне запомнилось их искреннее удивление: «Как это ваше правительство умудряется поддерживать дороги в таком плохом состоянии?». Вопрос, оставшийся без ответа.



Первые круги по нераскатанной трассе давались сравнительно легко. Но, судя по запаху, тормозам и коробкам передач пришлось несладко.

Подиум двух континентов: друзья познаются в борьбе.



Кубок «За рулем» за третье место отправляется в Южную Африку.





ПОМЕРИМСЯ ШИНАМИ?

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI

Первые три гонки сезона повергли в глубокий шока всех, кто рассчитывал бросить перчатку действующему чемпиону мира. «Феррари» оказалась сильнее, чем можно было предположить по результатам зимних тестов. Похоже, итальянская «когношья» на групповых сборах в Барселоне и Валенсии блефовала, частично отдавая лучшие времена соперникам.

После трех однозначных побед Микаэля Шумахера технический директор «Феррари» Росс Браун, кажется, был немного удивлен: «Конечно, мы знали, что достаточно сильны, чтобы вновь бороться за титул. Но лично я никак не ожидал, что у нас такой внушительный перевес по всем показателям. Не знаю, как пойдет дело дальше — может, «Рено» и «Вильямс» к лету добьются ощутимого прогресса. Но, на мой взгляд, наша главная проблема теперь состоит даже не в совершенствовании машины, а в поддержании боевого духа в собственных рядах. Постоянные победы, как известно, расслабляют».

Спортивный директор Жан Тодт видит другую скрытую угрозу: «Микаэль — гениальный пи-



Помимо скорости, «Феррари» демонстрирует еще и фантастическую надежность своих машин.

лот, может быть, лучший за всю историю. Но ведь он тоже человек — у него бываю свои подъемы и спады. Вспомните, в прошлом году за чередой блестящих побед у Михаэля последовала серия из трех-четырёх не особо выразительных гонок. Накапливается усталость — прежде всего, психологическая».

Утверждать, что главный секрет успеха «Феррари» — Шумахер, нельзя. При всех его достоинствах, без хорошего мотора и цепкой резины гонку не выиграть. Сам немец еще до первого старта утверждал, что распределение титулов в этом году зависит, в первую очередь, от шин. Действительно, год назад «Бриджстоун» в жарких условиях проигрывал «Мишлену» около секунды на круге — внушительный гандикап. Но насколько же беспомощен был «Мишлен», когда трассу поливал дождь!

Производители покрышек прекрасно знали эти свои слабые места и усердно работали — старались их устранить. Каково реальное соотношение сил сегодня? Дожди пока что обходили формулу 1 стороной, в Австралии и Бахрейне было довольно прохладно по «резинowym» меркам. А вот Малайзия оказалась достаточно горячей, чтобы дать ответ по крайней мере на один из вопросов. Директор «Мишлен Моторспорта» Пьер Дукассье признал, что инженеры «Бриджстоун» значительно улучшили свои шины для разогретого асфальта. Отметим еще, что «тактика трех дозоправок», — а ее применяли почти все пилоты, — не позволила в полной мере оценить такой важный показатель, как выносливость резины.

В боксе после нокаута бой прекращается. В формуле 1, увы, поединок не прерывается до полного завершения. Поверженные в дебюте соперники обязаны отстоять все 18 раундов. Наиболее сильный обморок пережил «Мак-Ларен» — на автомобиле Кими Райкконена слетели четыре мотора, финн ни разу не добрался до финиша! Очки же, набранные Дейвидом Култардом, напоминают крохи с барского стола — шотландец явно не в состоянии бороться за подиум и воюет, в основном, во «втором шезелоне». Шеф команды Рон Деннис, похоже, в растерянности: «К сожалению, новый болид оказался не столь быстр, как



В чемпионате вновь старая проблема: предсказуемость победителя отпугивает зрителей.

мы надеялись. Причины неудач вполне ясны, но я не могу пообещать, что мы оперативно их устраним. Нужна основательная модернизация, а она потребует времени». Значит, совсем не случайно Михаэль Шумахер списал «Мак-Ларен» со счетов: «Наши главные соперники в этом году — «Вильямс» и «Рено». Приятно удивили BAR и Дженсон Баттон, но они, скорее всего, смогут бороться лишь за второе место».

Именная команда концерн «Бритиш Американ Табакко», действительно, отдала все большие мозоли «Вильямсу». Новую машину построил Джеффри Уиллис — бывший главный эксперт команды Железного Франка по аэродинамике. Союз с «Хондой» вышел за рамки отношений «клиент-поставщик моторов»: японские инженеры сегодня трудятся во всех подразделениях BAR. Баттон полон амбиций: «Надо торопиться. Я хочу стать чемпионом до того, как из формулы 1 уйдет Шумахер». Однако не будем

ГРАН-ПРИ МАЛАЙЗИИ

21 марта, Сепанг, 56 кругов по 5543 м

1. М. ШУМАХЕР (Германия, «Феррари») — 1:31.07.480;
2. Х. П. ЛОНГО (Колумбия, «Вольфф-ЭМВ») — 0:05.0;
3. Д.Ж. БАТТОН (Великобритания, «BAR-Хонда») — 0:11.5;
4. Р. БАРРИКЕЛЛО (Бразилия, «Феррари») — 0:13.6;
5. Н. ТРУЛЛИ (Италия, «Рено») — 0:36.3;
6. Д. КУЛТАРД (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес») — 0:53.0;
7. Ф. АЛОНСО (Испания, «Рено») — 1:07.8;
8. Ф. МАССА (Бразилия, «Эку-3000-Петронас») — 1 круг.

ГРАН-ПРИ БАХРЕЙНА

4 апреля, Сахир, 57 кругов по 5417 м

1. М. ШУМАХЕР — 1:28.34.875;
2. Р. БАРРИКЕЛЛО — 0:01.3;
3. Д.Ж. БАТТОН — 0:26.6;
4. Н. ТРУЛЛИ — 0:32.2;
5. Т. САТО (Япония, «BAR-Хонда») — 0:52.4;
6. Ф. АЛОНСО — 0:53.1;
7. Р. ШУМАХЕР (Германия, «Вильямс-ЭМВ») — 0:58.1;
8. М. УЗЕБЕР (Австралия, «Гур-Форд») — 1 круг.

После 3 этапов

Лидеры: 1. М. ШУМАХЕР — 30;

2. Р. БАРРИКЕЛЛО — 21;

3. Д.Ж. БАТТОН — 15;

4. Х. П. ЛОНГО — 12;

5-6. Н. ТРУЛЛИ, Ф. АЛОНСО — по 11.

Команды: 1. «ФЕРРАРИ» — 51;

2. «РЕНО» — 22;

3-4. «ВИЛЬЯМС», BAR — по 19;

5. «МАК-ЛАРЕН» — 4;

6-7. «УЗЕБЕР», «ГУР-ФОРД» — по 1.

забывать, что Дженсон дважды поднялся на подиум во многом благодаря полоумкам на автомобиле Райкконена и Хуана-Пабло Монтой.

Колумбиец призовое место в Малайзии заработал без «помощи посторонних». Тем не менее, он не высказывает особого оптимизма: «У нас есть еще возможности улучшить автомобиль, добавив, прежде всего, абсолютной надежности. Не только у Михаэля, но и вообще у «Феррари» за три уик-энда ни разу не было сколько-нибудь серьезной неисправности — ни на тренировках, ни в гонке. Это ориентир не только для «Вильямса», но и для всех остальных».

В отличие от «Вильямса», «Рено» не ставила перед собой задачу выиграть чемпионат — лишь несколько гонок, не более того. Соответственно, полное превосходство «Феррари» на старте сезона не нанесло «Рено» такого морального ущерба, как другим фаворитам. И теперь ее шансы даже более предпочтительны, чем у «Вильямса», несмотря на уход из команды создателя машины Майка Каскоина. Болид был не особо быстр на прямых участках, но преуспевал в поворотах. Первые три гонки французская команда провела на прошлогоднем моторе, а затем получила новый, более мощный. Месяц-другой на лечение детских болезней и держись, «Феррари»?

Но, опять же, с оговоркой — если не подкачет «Мишлен», которым, так уж вышло, обуты нынче все главные конкуренты «Скудерии». Интересно, какие ощущения испытывает сейчас BAR, глядя на триумф «Феррари» и «Бриджстоун»? Ведь полгода назад команда Дейвида Ричардса была клиентом японской шинной фирмы. Как все было просто и понятно, когда шинным монополистом в формуле 1 был «Удьер»...



Инцидент между Ральфом Шумахером и Такумой Сато: не в силах угнаться за «Феррари» и «Бриджстоуном» обладатели шин «Мишлен» сражаются друг с другом.

РАЗВОД ДО СВАДЬБЫ

Н едолго прожило на свете расписание кольцевого сезона-2004, обещавшее нам чемпионат из двух примерно равных по зрелищности частей. Напомним: в одну, начерченную Национальной гоночной серией «Лада» (HGS LADA), включили классы машин «Лада-Революшн», «Кубок «Лада» (BA3-2112, близкие к серийным) и формулу «Лада» (так назвали старую знакомую – «1600»). В другую, со скромной вывеской «чемпионат России», записали формулу «Русь», «Туринг» и «Туринг-Лайт».

За два месяца до старта первого этапа все поменялось. Организаторы,

ведущие гонками «Русь», и «туринги» не смогли договориться, кто, сколько и кому платит, и объявили о невозможности совместных стартов. Представители классов «Туринг» и «Туринг-Лайт» вступили в переговоры о присоединении к НГС, стартовой 15 мая в подмосковном Мячкове. Скорее всего, одинокой формуле «Русь», где выступают начинающие пилоты, будет нелегко поддерживать зрительский интерес. А НГС, если она примет к себе «туринги», не избежит перенаселения: пять классов машин в один уик-энд – это слишком.



«ИНДИ» НЕ СОБИРАЕТ КВОРУМ

Д обившись банкротства своего конкурента – гоночной серии CART, «Лига Гонок Инди» (IRL) отныне главный формульный турнир США. Зимой в нее влилось еще несколько картовских команд и пилотов, но ожидания обострившей конкуренции аукнулось весьма непредсказуемо. Кое-кто из не особо сильных старичков IRL предпочел уйти со сцены, и на первом этапе чемпионата IndyCar (официальный лейбл серии) в Хуомстеде, штат Майами, собралось только 19 машин – худший показатель за многие годы.

Как и раньше, команды могут строить машины из ограниченного числа шасси («Даллара» и «Паноз G-Форс») и моторов («Тойота», «Хонда» и «Шевроле»). Двигатель «Шевроле», похоже, по-

прежнему уступает японским в мощности, а все остальные комбинации примерно равны. Это обеспечивает плотную напряженную борьбу, что вкупе с обычным для США обилием желтых флагов и «лейс-каров» часто превращает заезды в великолепное шоу.

Признанные фавориты, тем не менее, остаются фаворитами. В Хуомстеде доминировала команда «седого Роджера» Пенске, чьи пилоты Сам Хорниш (двукратный чемпион IRL) и Хелио Кастроневеш заняли верхние ступеньки пьедестала. Двумя неделями позже, на втором этапе в Финиксе гонщики «Пенске», однако, не смогли лавров, а спор за победу вели действующий чемпион Скотт Диксон («Гэнаси Рейсинг») и Тони Канаан («Андретти Рейсинг»). Кстати, крут соискателей высших наград в IndyCar довольно широк – в него, помимо здесь названных, входит еще десяток пилотов.

Число участников по ходу 16-этапного сезона (все гонки – на овальных трассах) будет расти, в Финиксе стартовали уже двадцать машин. Но это никак не решит проблемы, возникшей у легендарной гонки «Инди-500». В последнее воскресенье мая на «Старой Кирпиничие» в Индианаполисе впервые за всю историю не соберется кворум из 33 пилотов.



КАЛЕНДАРЬ

ИЮНЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

4–5 Чемпионат России, Мячков

19–20 Чемпионат России, Тольятти

РАЛЛИ

5–6 Чемпионат России, Гусово

25–26 Чемпионат России, «Белые ночи», Леденгослов

КРОСС

5–6 Чемпионат России (легковые, багги), Тольятти

6–7 Чемпионат России (грузовики), Истра, Московская обл.

12–13 Кубок России (легковые, багги), Арамил, Свердловская обл.

12–13 Кубок России (грузовики), Рязань

19–20 Кубок России (легковые, багги), Омск

19–20 Первенство России (Одноклассов), Воронеж

19–20 Кубок России (легковые, багги), Омск

26–27 Чемпионат России (легковые, багги), Дмитров

26–27 Чемпионат России (Волга), Курск

26–27 Первенство России (багги), Ржев

26–27 Кубок России (грузовики), Курган

ВМ

2–4 Чемпионат России по ралли-рейдам, «Белка Россия»

19–20 Чемпионат России по трек-рейдам, Челябинск

26–27 Кубок России по трек-рейдам, Брянск

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

3-й этап, ралли Мексика

1. М. МАРТИН (Бельгия, «Форд-Фокус») – 4:16.48;

2. Ф. ДЮВАЛЬ (Бельгия, «Форд-Фокус») – 0.42;

3. К. САЙНС (Испания, «Ситроен-Ксари») – 1.20;

4. П. СОЛЬБЕРГ (Франция, «Субару-Импреза») – 3.14;

5. М. ХИРВОНЕН (Финляндия, «Субару-Импреза») – 3.38;

6. М. ГРОНХОЛЬМ (Финляндия, «Пежо-307») – 3.58;

7. Ю. ВАЛЛЕЙЯЛТ (Финляндия, «ВАЗ-Кадилек») – 11.16;

8. Ж. ПАВИАЦЦИ (Франция, «Мицубиси-Лансер») – 11.30.

После 3 этапов

Пилоты: 1–2 С. ЛОЗЕ, М. МАРТИН – по 20;

3. М. ГРОНХОЛЬМ – 16;

4. Ф. ДЮВАЛЬ – 14;

5. П. СОЛЬБЕРГ – 13;

6. К. САЙНС – 10;

7. М. ХИРВОНЕН – 40;

8. «Ситроен» – 30;

9. «Пежо» – 21;

10. «Субару» – 19;

5. «Мицубиси» – 5.

СЕРИЯ INDYCAR

1-й этап, Хуомстед

1. С. ХОРИШ (США, «Даллара-Тойота»);

2. Х. КАСТРОНЕВШ (Бразилия, «Даллара-Тойота»);

3. Д. УИДОН (Великобритания, «Даллара-Хонда»).

2-й этап, Финикс

1. Т. КАНААН (Бразилия, «Даллара-Хонда»);

2. С. ДИКСОН (Н. Зеландия, «Г-Форс-Тойота»);

3. Д. УИДОН.

После 2 этапов

1. Т. КАНААН – 77;

2. Х. КАСТРОНЕВШ – 71;

3. Д. УИДОН – 70;

4. С. ХОРИШ – 65;

5. Д. МЭННИНГ (Великобритания, «Г-Форс-Тойота») – 58;

6. Т. ТАКАГИ (Япония, «Даллара-Тойота») – 56.

КУБОК РОССИИ ПО РАЛЛИ

После 4 этапов

1. И. ЯКОВЛЕВ (С.-Петербург, «Мицубиси-Лансер») – 285;

2. М. ЛЕГКОВ (Москва, «Мицубиси-Лансер») – 193;

3. Д. КИРЮХОВ (Санкт-Петербург, «Пежо-206») – 180;

4. В. ПРОХОРОВ (Москва, «Мицубиси-Лансер») – 148;

5. Б. ЛЕГКОВ (Москва, «Мицубиси-Лансер») – 148;

6. Д. ПУГАЧЕВ (Владимир, «Субару-Импреза») – 148.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

«Волга» 1. В.ТОПТИН (Н. Новгород) – 32;

А. Дудин (Пермь) – 32;

3. Н. Демченко (Н. Новгород) – 30;

МЕКСИКАНСКАЯ ПЕСНЯ «ФОРДА»

Первый грунтовый этап чемпионата мира по ралли выдался на редкость боевым. Отчасти из-за того, что ралли Мексики дебютировало в программе мирового первенства и ударные заводские гонщики не были знакомы с трассой. Но в основном, конечно, из-за столь приятного зрителям равенства сил четырех команд. Из обоймы пока что явно выпадает «Мицубиси», чей «Лансер» далек от победных скоростей. Остальные активно поучаствовали в дележе призовых мест.

«Субару» выставила здесь новую модификацию «Импрезы», и действующий чемпион Петер Сольберг наконец-то поехал так, как он умеет. Первый день норвежец завершил с перевесом в пять секунд над лидером чемпионата Себастьяном Лёвом. Вернее, почти завершил. Перед отметкой на последнем контрольном пункте двигатель машины Сольберга наотрез отказался завестись. Экипаж вынужден был прибегнуть к помощи посторонних (автомобиль дотолкали жур-

налисты) и получил за это пятиминутный штраф. К чести Сольберга, он не сложил оружие, а, напротив, увеличил темп и, выиграв больше половины оставшихся спецучастков, переместился с тринадцатого на четвертое (!) место.

Сражение за победу начали было Лёв и Маркус Гронхольм, но у финна вскоре вышел из строя гидросилитель руля, что привело в бешество шефа команды «Пежо» Коррадо Провеу. Его можно понять — три гонки подряд ломается один и тот же узел! Француз же «посадил» свою «Ксару» на камень, что привело к утечке масла и сходу. Лидерство перешло к фордовцам Маркко Мартину и Франсуа Дювалю. Карлос Сайнс упростил им задачу — вылетел с трассы и потерял полминуты. «Форд» на финише ралли Мексики отпраздновал дубль — американская марка отличилась именно в Америке и впервые за многие годы возглавила турнир в командном зачете. Покоже, болельщиков опять ждет невероятно увлекательный чемпионат.



VIP-ПЕРСОНЫ НА ДРЕГ-РЕЙСИНГЕ

Москва выделила «уличным гонщикам» официальный клочок земли — на бывшем аэродроме ДОСААФ в Тушине. Именно там с успехом прошел многоэтапный зимний чемпионат столицы по автомобильному дрег-рейсингу, что в переводе означает парные линейные гонки (дистанция 402 метра — четверть мили).



Чуть ли не каждый выходной на трассе встречались не только энтузиасты тюнинга и максимального разгона, но и многочисленные VIP-персоны: высокие чиновники, звезды шоу-бизнеса, известные спортсмены. Разные этапы посетили глава Госкомспорта РФ Вячеслав Фетисов, главный инспектор ГИБДД (он же — президент Российской автомобильной федерации) Виктор Кирьянов, теннисист Евгений Кафельников, рок-группа БИ-2. Некоторые почетные гости не постеснялись стартовать в заездах! У чемпионата была даже официальный спонсор — «ЛУКОЙЛ».

Что ж — порадуемся: «дикая», стихийная ветвь отечественного автоспорта мало-помалу встает на цивилизованные рельсы — от запретов и гонений власти перешли к конструктивному диалогу с гонщиками.

На правах рекламы

Качество



KINGTONY

В МАССЫ

WWW.KINGTONY.RU

В Вашем районе есть наш дилер.

Генеральное представительство в России

Тел./Факс: (495) 933 27 77

Москва, 2-я Звенигородская ул., д. 13, стр. 40



ВАСИЛЬЕВ, ФОМЕНКО И «ФРАЙЗИНГЕР»

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

На знаменитой итальянской трассе Autodromo Nazionale в Монце прошла презентация команды YUKOS FREISINGER, которая в наступившем сезоне планирует всерьез побороться за лидирующее место в серии N чемпионата FIA GT. С этой целью россияне, как и раньше, в 2000 и 2001 годах, привлекли к сотрудничеству немецкую команду «Фрайзингер Моторшпорт» для подготовки гоночной техники. На соревнования выставлена новая машина — «Порше-996 GT3 RSR». «В этом сезоне у нас будут и новые шины «Мишлен», — говорит пилот Алексей Васильев, — и только на этом мы рассчитываем сбросить как минимум секунду на круг».

Команде две пары гонщиков. В одной — наши известные мастера кольцевых гонок, обладатели чемпионских званий, призов и кубков Алексей Васильев и Николай Фоменко (на фото — первый и второй справа). Для них это четвертый сезон в международном первенстве. Места за рулем второго «Порше» займут двукратный чемпион в зачете GT Стефан Ортели (первый слева) и Эммануэль Коллар. В 2002 году они уже выступали вместе и победили в 24-часовой гонке в Спа. Подготовка автомобилей не случайно доверена авторитетным специалистам «Фрайзингер Моторшпорт».



PORSCHE 996 GT3 RSR

- Двигатель — M 96/73 FIA: число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 6x4x3598 см³; мощность — 327 кВт/445 л. с.
- Трансмиссия — задний привод; коробка передач G96/60 — секвентальная.
- Подвеска: передняя — «Мак-Ферсон» со стабилизатором поперечной устойчивости, задняя — многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости.
- Кузов — одноместное двухдверное купе; снаряженная масса — 1120 кг.

— У хозяина команды Фрайзингера довольно жесткий стиль, но, наверное, это одно из слагаемых успеха, — считает Николай Фоменко. — Если Манфред после гонки похлопал по плечу — значит, очень высоко оценил твою работу. В 2000-м после первой гонки в Австрии мы просто валялись на полу — так были измотаны. Даже не могли радоваться тому, что доехали и хорошо доехали, хотя вообще-то должны были сойти. А тут идет мимо Манфред и так походу бросает: «В среду, на Норбургринге». И все. Его не интересует, есть ли у нас визы, деньги на самолет — это не его проблемы. Пригласия на среду, он как бы сказал: «Вы мне понравились, я вами займусь... Главное — привыкнуть к такому

стилю, все правильно понять, не обижаться и действовать».

— Я помню растерянные глаза Алексея и Николая четыре года назад, — вспоминает М. Фрайзингер. — С тех пор ребята много работали и сегодня могут на равных бороться с лучшими гонщиками. Русские, надеюсь, в этом году станут открытием чемпионата.

В течение сезона команда YUKOS планирует участие во всех этапах чемпионата FIA GT, включая и новые, появившиеся только в этом году — в Китае и ОАЭ. Не обойдут россияне своим вниманием и знаменитые гоночные марафоны — 24-часовые гонки в Ле-Мане и Спа-Франкоршаме.





YUKOS FREISINGER – первая победа в сезоне.

Кстати, из существующих сегодня официальных серий FIA GT – самая жесткая, уверен Николай Фоменко. По популярности чемпионат мира FIA GT совсем немного уступает гонкам формулы 1: в прошлом году этапы соревнований собрали почти 400 тысяч болельщиков, а еще 200 миллионов болели у экранов телевизоров. Зрелище, когда по трассе со скоростью под 300 км/ч несутся болиды, и правда захватывающее. А какие болиды! «Феррари», «Крайслер», «Ламборгини», «Порше»... Обещают, что в течение сезона добавятся еще «Мазерати» и «Астон-Мартин». Будет что посмотреть!

...Все началось в последние выходные марта в той же Монце – на домашней для «Феррари» трассе. И в зачете GT получились скорее избиение младенцев, нежели сражение разных марок. Первые пять мест на финише заняли экипажи, выступавшие на «Феррари» моделей «550 Маранелло» и «575 Маранелло». Быстрее всех преодолел дистанцию в 500 км (что составило 87 кругов) дуэт чемпионской команды «BMS Скудерия Италия» – Лука Капеллари и Фабрицио Голлин, стартовавшие с полу-позиции. За спинами этих итальянцев, впрочем, гонка была традиционно боевой – контактная борьба, столкновения, вылеты. Из 23 машин до финиша добрались лишь 14.

В нашем зачете N-GT у «Феррари» преимуществ не было. Стефан Ортели на «Пор-

КАЛЕНДАРЬ VIII ЧЕМПИОНАТА FIA GT (сезон 2004 года)

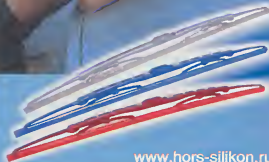
2 мая	Маньян-Кур	Франция
16 мая	Хоккенхайм	Германия
30 мая	Брно	Чехия
12-13 июня	Ле-Ман	Франция
27 июня	Донингтон-Парк	Великобритания
1 августа	Спа-Франкоршам	Бельгия
5 сентября	Имола	Италия
19 сентября	Ошерслебен	Германия
9 октября	Дубай	ОАЭ
12 ноября	Чжухай	Китай

шею удачно стартовал и полностью подтердел, что не случайно влечет уже двумя титулами. Превосходно провел свой отрезок и его партнер Эммануэль Коллар. На финише этот экипаж команды YUKOS FREISINGER был седьмым в общем зачете и первым в N-GT. Победа в первом же старте сезона!

Для Васильева и Фоменко гонка тоже началась складывалась успешно. Алексей долгое время держался третьим в своем зачете. Потом последовал пит-стоп с дозаправкой и сменой пилота. Фоменко вышел на трассу пятым, но вскоре статус-кво был восстановлен – впереди идущие соперники тоже наведальсь в боксы. Все шло к тому, что российский экипаж впервые поднимется на подиум. «Но сразу после того, как мы вернулись на третью позицию, возникли проблемы сначала с акселератором, а потом с коробкой передач», – горевал Николай Фоменко. – Последние были настолько серьезны, что мне даже не удалось добраться до спасительных механиков. Жаль, у нас был такой шанс...».

Судя по началу сезона, такие шансы у россиян в этом году еще будут. В заявочном листе зачета N-GT восемь экипажей – кто-то покинул чемпионат, иные перешли в «крутой и модный» класс GT. Скорее всего это не окончательное число, но, в любом случае, соперников несколько поубавилось. А главное, Васильев и Фоменко показали, что могут держать темп лидеров. Немного удачи – и заветный подиум будет покорен.

ВЕСНА- пора ставить стеклоочистители



www.hors-silkinn.ru

- Высокие показатели очистки стекла
- Устойчивость к воздействию озона и ультрафиолета
- Сохранение эластичности в диапазоне температур –60°+250°С
- Разнообразная цветовая гамма
- Универсальная установка

Производство
Санкт-Петербург
Московское шоссе 46..... (812) 371-21-70
371-99-74

Представительство
Москва..... (095) 945-89-30

Дилеры	
Екатеринбург.....	(3432) 78-10-15
Ижевск.....	(8412) 76-09-88
Иркутск.....	(3952) 27-37-89
Красноярск.....	(3912) 44-46-00
Курск.....	(0712) 24-30-40
Москва.....	(095) 958-91-78
Н. Новгород.....	(8312) 63-01-11
Ростов-на-Дону.....	(8632) 99-12-44
Тольятти.....	(8482) 29-84-89
Челябинск.....	(3512) 62-13-28



САПОГИ-СКОРОХОДЫ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Россия – огромная страна с очень малой протяженностью дорог, так что не стоит удивляться, когда гонки по бездорожью называют у нас национальной забавой. А самый подходящий для этой цели отечественный автомобиль – УАЗ. Его ценят за высокую прочность, простоту конструкции и отменную проходимость.

О том, как подготовить машину к соревнованиям, расскажет один из ведущих кроссменов Ульяновского автозавода заслуженный мастер спорта Биньямин Джепаев.

ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ!

Рама – основа истинного вседорожника. На УАЗе – автомобиле, по сути, военном, – она способна стойко переносить

все тяготы и лишения армейской службы. Но для спорта этого недостаточно. Кроссовые трассы трудно представить без трамплинов, а нагрузки при приземлении часто превышают расчетные. Конструкцию приходится усиливать, вварив в переднюю часть дополнительную поперечину. Еще один швеллер пристраивают над задним мостом. Его задача – воспринимать усилия пары дополнительных амортизаторов. Штатные в условиях кросса не справляются, а без надежного контакта колеса с дорогой далеко не уедешь. Для крепления еще одной «лишней» пары – передней на лонжеронах устанавливают специальные кронштейны. Все восемь гасителей колебаний длинноходные, сделаны на заказ фирмой «Кони». Продукция до-

рогая, но безотказная. Чтобы увеличить ход самой подвески (а это одно из важнейших условий повышения проходимости), изменяют также кронштейны серег передних рессор.

Мосты – «гражданские», без бортовых редукторов. Дорожного просвета на гонке и так хватает, а лишние шестеренки при запредельных нагрузках лишь снижают надежность. Зато дифференциалы, в отличие от серийных, здесь кулачковые самоблокирующиеся. Изобретать велосипед не пришлось – один в один подошли курганские, от БТРа. Заблокировав трансмиссию, автомобиль легко превратит в трактор – каждое колесо будет жестко связано с остальными. Остановить такого монстра можно, разве что посадив на брюхо.



Биньямин Джепаев: «А мы себя на трассе покажем!».



Фирменных перчаток хватает на две гонки.



Справа – рабочее место штурмана.



Во внутреннем убранстве кузова ничего лишнего.



Три протектора из одной покрышки.

Для возросшей нагрузки родные ШРУСы оказались слабыми – закупили импортные, фирмы GKN. А картеры мостов, полуоси, муфты и все тормозные механизмы в соответствии с техническими требованиями трогать нельзя. Очевидно, единственный шанс хоть немного снизить неподрессоренные массы – использовать легкосплавные колеса. Уазовские гонщики предпочитают кованные – от ВСМПО. Их нетрудно найти в специализированных магазинах, а вот покрышки для спорта нигде не купишь: их тип оговорен техническими условиями, а выбор типоразмеров весьма невелик. К тому же требуется несколько разных комплектов: шинпованный – для зимы, с крупными грунтозацепами – для песка, с прореженным рисунком –

для грязи и т. д. В результате свой протектор каждый гонщик проектирует и нарезает сам. Работа кропотливая – на четыре штуки уходит не меньше недели. В других видах автоспорта такого, пожалуй, не встретишь!

И ГОДА НЕ БЕДА

Силовой агрегат кроссового спорткара – УМЗ-417 объемом 2,5 л с карбюратором (!). Агрегат древний, но современный преемник пока не омологирован. Правда, и с того, что есть, после соответствующей доводки умудряются снимать аж 125 л. с. против 85 у «стандарта». Переделок не так много – все, что допускает регламент. Рабочий объем увеличивают ненамного, расточив гильзы до ремонтного размера – с 92 до

93 мм. Поршни – облегченные кованые, кольца – SM. Снизив массу кривошипно-шатунного механизма и, соответственно, инерционные нагрузки, удалось поднять обороты. Головку блока «поджали», доведя степень сжатия до 10,5. Теперь двигатель потребляет исключительно АИ-98. Система охлаждения доработки не требует – машину проектировали с запасом на «экстрим». А систему смазки малость довели, изменив маслоприемник. Здесь он достаёт до самого дна, не «завоздушиваясь» при отливах. А то, не ровен час, и вкладыши поплавышь!

В бензиновом тракте почти все работы связаны с карбюратором – предметом забот и гордости любого автомеханика. К сожалению, техтребования не



Кроссовый автомобиль украшают шрамы от контактной борьбы.



Пара мощных амортизаторов обеспечивает контакт с дорогой.



Дополнительная светотехника и брызговики до земли – требование регламента.

допускают кардинального вмешательства, запрещая, к примеру, изменять сечение диффузоров. Зато можно вволю поколдовать над жиклерами, отполировать выпускной тракт, перенастроить системы и подобрать герметичную иллу. Рычажный привод дроссельной заслонки обязательно заменят тросовым – он надежнее. Чтобы форсированный мотор мог дышать «полной грудью», ставят «волговский» (от ГАЗ-241) воздушный фильтр вместе с корпусом. Бескорпусные «нулевого сопротивления» здесь не прижились – на бездорожье штора быстро забивается грязью.

В кроссе двигатель должен проявлять чудеса гибкости, без задержки рас-

кручиваясь до нужных оборотов. Важное подспорье – облегченный маховик. Раньше ставили самодельные стальные, так как штатные чугунные отличались хрупкостью. Нынче качество чугуна улучшилось и серийное изделие вернулось в автоспорт. Правда, лишний «жир» с него все равно снимают, доводя вес до 9 кг (против 12 кг первоначальных). Стремясь добиться равномерной работы, маховик балансируют вместе с коленчатым валом и сцеплением – получается куда точнее, чем по отдельности. Сцепление тоже серийное, только от «Газели» (точнее, от мотора ЗМЗ-409). Впрочем, это пока – уже на конвейере пошел узел марки LuK. Думаю,

гонщиков уговаривать не придется – фирменное качество всегда кстати, тем более, что отечественные накладки на песке больше одного заезда не выдерживают!

Широк выбор коробок передач. УАЗ выпускает четырехступенчатую с синхронизатором третьей-четвертой передач. Смежник – завод «Автодетальсервис» делает тоже «четырёхступку», но полностью синхронизированную. Есть и пятиступенчатый агрегат, пока, правда, опытный. Из всего этого спортсмены предпочитают первую – «подобнее». «Раздатку» мерят тем же аршином – мелкомодульная кохь и на конвейере, но в гонках пока не опробована.

Рабочее место пилота – почти стандарт. За исключением традиционного каркаса безопасности, огнетушителей, кресла «Спарко» и шеститочечного привязного ремня. Даже руль заменить нельзя – регламент! Скользкий обод обматывают бинтом, закрепляя концы изолентой. Ничего – на гонку-другую хватает!

ЗА ДАЛЬЮ – ДАЛЬ

Ралли-рейд для уазовцев – дело новое. Хотя, как посмотреть! По сути, это тот же кросс, только трасса длиннее – не 40–50, а все 1000 километров. Так что первый рейдовый автомобиль строили на базе кроссового УАЗ-3151. В соответствии с назначением в кабину добавили второе кресло, штурманское оборудование и перегорное устройство. Сверх обычных огнетушителей смонтировали автоматическую систему пожаротушения.

Главное отличие – трехлитровый двигатель на базе УМЗ-421. Правда, тоже карбюраторный. Гильзы у него не мокрые, как у УМЗ-417, а сухие. Это повысило жесткость блока и благотворно сказалось на долговечности. Жаль только, в случае задираемой гильзы уже не отделаешься. А менять мотор в полевых условиях – та еще работа. В гонках выяснилось, что стандартные баки (2х38 л) маловаты – запрашивать пришлось много чаще соперников. Нынче омолодили емкость побольше – на 170 литров.

В прошедшем сезоне выше третьего места подняться не удалось, зато накопили бесценный опыт. Скоро он пригодится – в спортолатории уже передали новенький УАЗ-31622 («Симбир»). На его базе будут строить автомобиль, отвечающий и национальным, и международным требованиям по ралли-рейдам. Гонщики нужного уровня у нас есть. Будет техника – будет и победы. □

«МЫЛЬНИЦЫ» ИЗ ГУДВУДА

АЛЕКСЕЙ
ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ



Дэвид Брэбхем в тестах почти достиг расчетной «максималки».

КАК ЗАВЕЩАЛ ВЕЛИКИЙ НЬЮТОН

Июль, Англия, графство Сассекс, поместье Гудвуд. Вот уже 10 лет это место притягивает сотни тысяч зрителей спектаклем «Гудвуд Фестивал оф Спид» в постановке знатного почитателя автоспорта лорда Марча. С ревом проносятся здесь гоночные авто минувших лет, каждый раз стремясь доказать, кто из них быстрее сегодня.

А немного в стороне, на холмах, которыми изобилуют эти места, происходит нечто странное. По взмаху флажка вниз по извилистой дорожке устремляются дикийные экипажи с эмблемами знаменитых фирм на бортах. Рева моторов не слышно, зато как ревет публика! Это – электро-мобили? Никак нет! Для емкого определения таких машин на русском ничего еще не придумано. Назовем их

гравикарами, поскольку машины движутся только под гору, согласно ньютоновскому закону всемирного тяготения – гравитации. А вот для поиска информации об этих соревнованиях в Интернете лучше набрать Soapbox или Seifenkisten, что переводится с английского и немецкого как «ящик для мыла», а по-просту – «мыльница».

В далеком 1933-м американский репортер Майрон

Скотт обратил внимание на мальчишек, катавшихся под горку по городским улицам в ящиках с колесиками, и стал писать об этом. Через какое-то время гонки на подобных экипажах уже привлекали к себе многих и даже получили официальный статус. Мало того, одна фирма, производившая мыло, поместила на упаковочном ящике изображение такого «автомобильчика», предложив в при-



«Соупборд» от «Порше» – доска на трех колесах. Пилот лежит на животе в эластичном неопреновом чулке и управляет машиной, держась за переднюю ось.



Экипаж от «Рикардо» победил в Гудвуде, пробежав мерные 0,7 мили за 1 мин 9,744 с. Это значит, что к финишу скорость составила около 120 км/ч!



На старт – на прицепе у мамы.



А это уже не Европа, а родина «Соупбокс Дерби» – США.



Четырехкратной олимпийской чемпионке в беге на коньках Клавдии Пехштайн ее золота показалось мало и она решила выступить в классе «Бобби».



Классика «мыльного» жанра для юниоров.

дачу комплект для дооборудования своей «самой прочной в мире тары». Так появились гонки «Соупбокс Дерби». В США сегодня около 25 000 участников таких «покатушек», а болельщиков и вовсе полтора миллиона! После Второй мировой войны американцы завезли диковинный вид спорта в Германию, где он попал под покровительство «Опеля».

ОТ МАЛОГО ДО... КРИЧАЩЕГО

Скоростным спуском с гор увлекаются и стар и млад, хотя официально возраст участников – от 8 лет до 21 года. Гравикары разбиты на классы, но единого международного стандарта нет. В Германии, скажем, самые маленькие «ящики» должны быть дли-

ной до 205 см, шириной до 45 см, полной массой с пилотом не более 90 кг. Главное: колеса, тормоза, рулевое управление – только заводские, как и защитные шлемы, и ремни безопасности.

Среди многообразия классов есть даже «Гэд» (gaud – кричащий, безвкусный). Здесь можно соревноваться кому и на чем угодно, лишь бы без мотора, но хотя бы с каким-то рулем и тормозами. «Гэд» собирают особенно много зрителей: интересно ведь посмотреть на дядю в универсамовской тележке или тетю в кровати на колесах, а еще больше на собственное чадо в фанерном ящике.

Смех смехом, но от пилота требуется не меньше мастерства, чем в иных мотор-



«Сентеньел ЭгтБокс», выпущенный к столетию «Форда», пришел в Гулвуде под управлением Мэттью Норриса седьмым, уступив болиду BCC от «Берtrandта» всего 0,351 с.



Одним глазом вперед, другим – в телевизор.



«Жилетта» – лучше для мужчины нет!



У «Лотоса-119В» колеса выступают из крыльев всего на 26 мм, снаряженная масса – 39 кг, отличная аэродинамика.

ных гонках: по мере спуска скорость растет, проходят повороты все сложнее. Подправить машину тягой не удастся – работать надо лишь тормозами, но стоит притормозить чуть сильнее, чем это требуется, и скорость безнадёжно потеряна: прибавить газа нельзя! Ну а если в азарте чуть недотормозил – окажешься в брикетах соломы, которыми тра-

диционно огораживают трассы таких гонок.

Мы вовсе не преувеличиваем требования к мастерству пилотов. «Мыльницу» «Форда» испытывал Дэвид Брэбхем, 36-летний сын легендарного гонщика, сэра Джека Брэбхэма, не раз побеждавший в гонках в Ле-Мане, поездивший в машинах формул 3, 3000 и 1. И хотя «Эгт-бокс» Брэбхэма разогнался

под гору всего до 108 км/ч, по признанию гонщика, управлять им было ничуть не проще, чем машиной с мощным мотором.

ЧЕМПИОНАТ ГРАФА МАРЧА

Лорд Марч – в прошлом талантливый рекламный фотограф (его псевдоним был Чарльз Сеттрингтон), ныне – президент BARC – Британско-

го автомобильного гоночного клуба. Когда от отца, герцога Ричмондского, ему досталось огромное (11 500 га) поместье Гудвуд, Марч немедленно осуществил свою мечту: организовал всемирный «Фестиваль скорости» для старых гоночных автомобилей, а заодно задействовал дорожки в парке под соревнование «Соупбокс Челлендж».

Безмоторные гонки проводят здесь с 2000 года. Они собирают около 20 участников, но каких! На старт выходят экипажи под марками «Форд», «Лотос», «Бентли», «Порше»... Их уже не назовешь мыльницами – настоящие гравикары.

Здесь роль играет не только каждый грамм. Придирчиво отбирают каждый парик подшинников, замеряют каждую сотую атмосферы в шинах, регулируют углы установки колес с точностью до секунды... Ведь время заезда, составляющее всего около полутора минут, измеряют с точностью до 0,001 с! Углепластиковые корпуса, керамические подшинники ступиц от SKF, титановые каркасы, аэродинамически совершенные кузова.

Перед стартом на гравикар опускают фанерный ящик без дна размером 1950х1100 мм. Уместился? Все в порядке. Теперь нужно, чтобы масса экипажа с пилотом не превышала 135 кг, а его глаза находились не ниже 770 мм от земли.

Гравикары в Гудвуде подразделяют на два подвиды – родстеры и стримлайнеры. Первые – открытые всем ветрам, без ремней безопасности. Вторые – с обтекаемым кузовом, в котором пилот пристегнут четырехточечным ремнем. Разгон такого «снаряда» ограничен лишь протяженностью спуска (в Гудвуде – 0,7 мили), аэродинамикой до мастерством пилота. По неофициальным сведениям, расчетная «максималка» гравикара «Лотос-119В» (на неограниченной дистанции)... 370 км/ч. Ай да Ньютон!



«Рыба-молот» хотела побыстрее...



... как и этот «четвертьмобиль».



УЧРЕДИТЕЛЬ

ОАО «За рулем»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Валерий Пушков

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Петр Меньших

EDITOR-IN-CHIEF

Peter S. Menshikh

ЗАМЕСТИЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Владимир Аркуша

Марк Толкунов

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ

Игорь Твердулов

ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ

Валерий Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.),

Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов,

Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,

Сергей Канунников, Анатолий Карпенков,

Михаил Колодочкин, Сергей Милин,

Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фокин

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ

Владимир Соловьев (зав. отд.)

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Витаслав Субботин (зав. отд.), Евгений

Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров,

Борис Синельников, Анатолий Сухов

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО

Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко,

Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27),

Леонид Саложников

ИНТЕРНЕТ, СПОРТ

Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крутицкий (главный художник),

Наталья Клеодова (зав. отделом),

Олег Воеводо (графика),

Александр Батру, Александр Кульнев,

Георгий Сацков, Константин Якубов (фотокары),

Татьяна Чикункова (верстка),

Мая Исаенкова (корректур),

Илья Петрушин (компьютерное обеспечение)

ЦВЕТООБЛЕЧЕНИЕ

Дизайн-центр «За рулем», тел. (095) 978-21-91,

телефакс (095) 250-26-11

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Антонина Дмитриева

тел. (095) 267-30-65, 261-37-61

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55,

978-87-23, телефакс (095) 978-00-12, 978-87-14

Формат 20х210 мм.

Отпечатано в типографии ИЛТЕ (Итали)

Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 530 000 экз.

сертифицирован

Национальной типографской службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер, 10,

тел. 207-27-33, факс 737-43-07

E-mail: info@zr.ru, web-server: http://www.zr.ru

107045 Russia, Moscow, Seliwerstov lane 10

Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-48-80

Editorial office Western Europe

Norbert Hobbahn

Тел. 069/859 8782 Fax 069/859 8784

Helmholtzstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, собственность

ОАО «За рулем». Их перепечатка допускается только с раз-

решения ОАО «За рулем».

Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» и (или) обозна-

ченные знаком «СД» печатаются на правах рекламы. Редакция

не несет ответственности за достоверность информации, опубли-

кованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал по всем отделенным связям СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» — 33 рубля,

подписная цена — свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

© «За рулем», 2004



■ Мини-вэн «Рено-Сценик» стал родоначальником целого класса машин и завоевал прочные симпатии покупателей в разных странах. Теперь бремя славы предстоит нести «Сценику» нового поколения. Недавно его представили прессе.

■ Среди многочисленных европейских выставок все большую известность приобретает АМІ — «Автомобиль Интернациональ», ежегодно проводимая в Лейпциге. О прелестях и других впечатлениях — рассказ нашего корреспондента.

■ Гольф-класс — крупнейший сектор рынка и, стало быть, один из главных поставщиков новых моделей. В большом тесте 3Р встретимся



лишь ведущие «игроки»: «Фольксваген-Гольф» и «Рено-Меган» последнего поколения, а также хиты российских продаж — «Лекс-307» и «Форд-Фокус».

■ Вслед за моделью ВАЗ-2108 в Тойотти снимают с производства «девятку». На освободившихся мощностях ВАЗ увеличит выпуск «Самары-2», для которой теперь предусмотрено две комплектации: «норма» и «люкс». Познакомьтесь с их содержанием и отличиями.

■ Марка «Сузуки» привлекает потребителей надежностью, умеренными ценами, а многими



— еще и полным приводом. Будет ли справедлива такая оценка по отношению к новинке нашего рынка — хэтчбеку «Сузуки-Игнис»?

■ Перегрев двигателя — пожалуй, главная неприятность, которая подстерегает автомобилиста летом. Мы решили заранее проверить, как переносят жару новобранцы 3Р — «Мицубиси-Лансер» и «Тойота-Королла», поместив их в климатическую камеру.

■ В обширной когорте спецавтомобилей особое место занимают икассаторские броневы-



ки. Одна из российских фирм строит их на шасси легких грузовиков «Мерседес-Бенц» и «Фольксваген».

■ При достаточно широком выборе автомобилей, близких по цене, покупатель уделяет все больше внимания эксплуатационным расходам — в частности, стоимости техобслуживания. Вот и мы заинтересовались, во что обойдется регламентное ТО популярного автомобиля.

■ «За семью замками» — так говорят о надежно спрятанной вещи. Но худо, если заморы поддаются легкому движению отмычки. Надежный замок для гаража мы попытались найти вместе со специалистами из МВД.

■ Диагностические приборы фиксируют отклонения не только в поведении машины, но и водителя — мы имеем в виду алкотестеры. Знакомим с арсеналом наркологов.

■ Ежегодная выставка «Техноклассика Эссена» для мира антикварных автомобилей



событие такого же масштаба, как Франкфуртский салон — для современных. Ее экспонаты излучают особое обаяние и аромат старины.

■ Парковаться на улицах мегаполиса трудно, почти невозможно — это охотно подтвердит вам любой водитель. Однако многие трудности порождает мы сами, нагнетаясь относиться к интересам других. В хаосе уличных парковок «искали истину» наши корреспонденты.

■ Одним из самых зрелищных в российском автоспорте стал «кузовной» монокласс «Хонды-Сивик». Рассказываем об особенностях подготовки и возможностях такой машины для колыхательных гонок.



■ Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.

К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»



ВЛАДИМИР ЖУКОВСКИЙ,
директор Центрального московского
ипподрома:

«Журнал «За рулем» читаю с незапамятных времен, да и сам я водитель со стажем — с 1968 года. С машиной, а я предпочитаю вседорожники — от родной «Нивы» до «Мерседеса», общаюсь почти так же плотно, как с лошадьми. Все конники знают: окажешь лошади уважение — и она тебя никогда не подведет, ответит добром. Есть у меня знакомый немецкий конник. Для представительства своей фирмы в Москве он подбирал сотрудников по принципу: если человек некорректно ведет себя на дороге, он так же проявит себя в бизнесе.

У журнала «За рулем» прекрасная репутация среди читателей, а это лучшая возможность пропагандировать культуру вождения, устанавливать нормы житейского поведения».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 174): 1, 6, 9, 12, 13, 15, 19, 22

I. Знак 5.22 информирует, что в поселке «Котово» действуют требования Правил, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах. В то же время знак 5.21.2 указывает лишь направление и расстояние до населенного пункта «Жуковка», не вводя каких-либо дополнительных требований относительно порядка движения по данной дороге. Из этого следует, что, поскольку непосредственно после поворота автобус будет двигаться по территории населенного пункта, его скорость не должна превышать 60 км/ч (пункт 10.2 Правил).

II. Знак 3.28 не запрещает остановку, однако, согласно пункту 12.2 Правил, в данном случае ее необходимо выполнять на обочине дороги, а не на проезжей части.

III. Знаки 5.8.2 указывают разрешенные на данном перекрестке направления движения по соответствующим полосам. Эти же знаки запрещают движение через перекресток по трамвайным путям (пункт 9.6 ПДД).

IV. Пункт 15.3 Правил запрещает объезжать стоящие перед железнодорожным переходом транспортные средства с выездом на полосу встречного движения. Движение по обочине запрещено пунктом 9.9 ПДД.

V. Включенный на микроавтобусе сигнал правого поворота может свидетельствовать о намерении его водителя перестроиться на правую полосу. Поэтому водителю легкового автомобиля начинать движение не следует, пока не станет ясно, что данный маневр не создаст помех водителю микроавтобуса (пункт 1.2 ПДД).

VI. Знак 1.20 «Пешеходный переход» — предупреждающий, следовательно, сразу за ним разворот не запрещен. Пункты 8.11 и 8.12 Правил запрещают движение задним ходом в местах расположения остановочных пунктов.

VII. Включение проблескового маячка синего цвета, водителя «скорой помощи», согласно пункту 3.1 Правил, имеет право выезжать на полосу, предназначенную для движения маршрутных транспортных средств. Водитель же легкового автомобиля, руководствуясь требованиями пункта 13.12 ПДД, при повороте налево обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо.

VIII. Водитель грузового автомобиля в любом случае начинает движение последним, поскольку он единственный, кто движется по второстепенной дороге. Помимо этого пункт 13.9 ПДД предоставляет приоритет трамваям, движущимся в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, перед безрельсовыми транспортными средствами. Следовательно, водитель легкового автомобиля также должен дожидаться, пока трамвай покинет перекресток. Вагоновожатые между собой должны руководствоваться требованиями пункта 13.12 Правил: при повороте налево необходимо уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полные имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.